Questa trattazione è stata pubblicata nel Gennaio 2003 sul sito www.moto.it e su www.motofollia.it.
Prima edizione del Febbraio 2003
Seconda edizione ampliata e riveduta Febbraio 2004.


# Guida per il cliente

(sulla normativa del d.l. n.24 del 02/02/2004 ed inoltre sugli aspetti inerenti l'acquisto e l'utilizzo dei motocicli e loro derivati)

A cura del Dott. Pierluigi Gasparino e dell'Avv. Fabio Sergio

# Sommario

# Brevi cenni sulla nuova normativa

Sicuramente molti di voi saranno già informati del fatto che la garanzia sui prodotti in commercio (definiti beni di consumo) è stata estesa a due anni. Tutti i mezzi d'informazione ne hanno dato notizia, salutando l'introduzione della nuova normativa come un netto progresso in favore della tutela dei consumatori. L'Italia, con il D.Lgs. 2.2.2002, n° 24 ha dato attuazione alla Direttiva comunitaria 1999/44/CE in materia di contratto di vendita e di garanzie di consumo. Il D.Lgs. citato introduce, dopo l'art. 1519 del codice civile, gli articoli dal 1519 *bis* al 1519 *nonies*. Ma realmente questa legge porterà dei benefici ai consumatori? e se si, quali? e cosa cambia in concreto nel rapporto tra il consumatore e il venditore? e, più in dettaglio, cosa ci serve conoscere di questa normativa in rapporto alla nostra passione? a queste, ma anche a tante altre domande, cercheremo di dare una risposta il più possibile esauriente. Divideremo quindi questa nostra lunga chiacchierata in due parti: la prima vedrà un'introduzione, noiosa ma necessaria, alla normativa in questione, mentre la seconda conterrà tutte quelle indicazioni più specifiche che possono essere utili quando andiamo dal concessionario per coronare i nostri sogni.
La maggiore novità consiste nello spostamento della responsabilità, e quindi dell'obbligo di fornire la garanzia, dal produttore al venditore.
Incominciamo con il dire che questa normativa introduce, con l'art. 1519 *bis* C.c., tra le altre cose, l'esatta definizione di chi e cosa debba intendersi per consumatore, venditore e bene di consumo (è la prima volta che la legge definisce la figura di consumatore).
**Consumatore**: qualsiasi persona fisica che acquisti un bene di consumo da utilizzare esclusivamente nell'ambito privato e quindi al di fuori della propria attività professionale od imprenditoriale.
**Venditore**: qualsiasi persona fisica o giuridica pubblica o privata che utilizzi uno dei contratti suddetti nell'ambito della propria attività imprenditoriale o professionale;
**Bene di consumo**: qualsiasi bene mobile materiale già esistente o da fabbricare o produrre (anche da assemblare), con espressa esclusione dei beni oggetto di vendita

forzata, dell'acqua e del gas, quando non confezionati per la vendita in un volume delimitato o in quantità determinata, e dell'energia elettrica. Sono esclusi, così, i beni immobili, i beni immateriali quali diritto d'autore, marchi, brevetti, diritti di credito ecc. Sono compresi, altresì, i beni usati per i quali la garanzia può essere ridotta fino ad un anno ed i cui difetti di conformità sono valutati in ragione dell'usura del bene in rapporto al suo effettivo utilizzo.
In definitiva il consumatore è la persona fisica, quale soggetto privato, che acquista un bene di consumo per fini unicamente personali (cioè non per svolgere la sua attività), mentre il venditore è il soggetto nella veste di commerciante o professionista e il produttore è il fabbricante di un bene di consumo, l'importatore nel territorio della U.E. o qualsiasi altra persona che si presenta quale produttore sul bene di consumo o presenta il suo nome, marchio o altro segno proprio sul prodotto.
Sicuramente l'aspetto più importante, il perno intorno a cui ruota l'intera normativa, è contenuto nell'art. 1519 *ter* C.c.: la conformità del bene al contratto di vendita. Ciò significa che il bene deve rispettare i requisiti, le qualità e le funzioni stabiliti contrattualmente dalle parti, anche nel caso in cui non è stipulato un contratto per iscritto ed il venditore consegna il bene ed il consumatore versa il prezzo.Sempre il summenzionato articolo prescrive che la conformità sia determinata in relazione a quattro condizioni che se mancanti rendono il bene difettoso:
a) l'idoneità all'uso al quale servono abitualmente beni dello stesso tipo;
b) la conformità alla descrizione fatta dal venditore e il possesso delle qualità del bene che il venditore ha presentato al consumatore come campione o modello;
c) la presenza delle qualità e delle prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo, che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi, tenuto conto della natura del bene, delle dichiarazioni pubbliche sulle caratteristiche specifiche dei beni fatte al riguardo dal venditore, dal produttore o dal suo agente o rappresentante, in particolare nella pubblicità o sull'etichettatura;
d) l'idoneità all'uso particolare voluto dal consumatore e portato, al momento della conclusione contratto, a conoscenza del venditore che lo ha accettato, anche per fatti concludenti.
Viene ricompresa nell'ipotesi di non conformità il caso di imperfetta installazione del bene, anche quando, in relazione ai beni per i quali si prevede che l'installazione sia effettuata dal consumatore, vi sia carenza nelle istruzioni fornite (pensiamo ad un accessorio after-market, quale potrebbe essere un plexiglas o un portapacchi). Si comprende come sia assolutamente necessario che le aziende verifichino molto attentamente i *depliant* pubblicitari, l'etichettatura dei prodotti, i propri libretti di uso, installazione e manutenzione e, pertanto tutte le informazioni che contraddistinguono il bene e che solitamente sono diffusi al pubblico di potenziali consumatori.
Il successivo art.1519 *quater* prescrive che il venditore debba rispondere al consumatore per qualsiasi difetto di conformità esistente al momento della consegna del bene. In tal caso, infatti, il consumatore avrà diritto al ripristino del bene. In alternativa potrà chiedere la sostituzione o la riparazione del bene, salvo il caso in cui il rimedio richiesto risulti essere oggettivamente impossibile o eccessivamente oneroso, comportando spese irragionevoli in relazione al valore del bene e all'entità del difetto.

In qualsiasi caso, comunque, il consumatore non dovrà affrontare alcuna spesa supplementare, pertanto il venditore si assumerà le spese di spedizione, manodopera e di materiali.
In caso di oggettiva impossibilità e/o onerosità della riparazione o della sostituzione oppure nell'ipotesi in cui il venditore non provveda entro un congruo termine (purtroppo questo è un punto debole della normativa, mancando una specificazione di quale sia il lasso di tempo da ritenersi, per l'appunto, "congruo"), il consumatore potrà richiedere un'adeguata riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto. Prima che il consumatore effettui la scelta o, comunque, anche dopo la stessa, il venditore può offrire uno dei rimedi di cui sopra e quindi la riparazione o la sostituzione; in entrambe i casi è necessario il consenso espresso del consumatore.
Qui però è necessaria una precisazione: questo aspetto della normativa è solo apparentemente più favorevole al consumatore, mentre invece riduce la tutela giurisdizionale in vigore con la vecchia normativa. Cambia infatti l'ordine dei diritti stabiliti dalla garanzia legale a favore del consumatore: prima la riparazione/sostituzione e poi eventualmente la risoluzione del contratto.
Inoltre la gradazione dei rimedi si presenta ambigua ed alimenterà le controversie fra consumatori e venditori, anche perché in molti casi la valutazione è soggettiva (si pensi ad un consumatore che si accorge di una macchia di ruggine sulla motocicletta appena acquistata: non si accontenterà di una riparazione, sia per l'estetica del prodotto sia perché penserà che è stato fabbricato male e che il difetto potrebbe ripresentarsi).
L'art.1519 *quinquies* offre cittadinanza al diritto di regresso del venditore finale che altrimenti risponderebbe anche per difetti a lui non imputabili. Infatti, in caso di difetto di conformità imputabile ad un'azione o ad un'omissione del produttore, di un precedente venditore della medesima catena contrattuale distributiva o di qualsiasi altro intermediario, il venditore avrà il diritto di agire in rivalsa contro il responsabile entro un anno decorrente dal momento in cui il venditore stesso ha soddisfatto le richieste del consumatore.
Questa norma assume particolare rilievo soprattutto in tema di assistenza e manutenzione del bene, eseguita da persona diversa dal venditore o da persona da questo autorizzata.
Tale diritto, comunque, potrà essere oggetto di rinuncia o di patto contrario, poiché i fornitori, produttori e i rivenditori della stessa catena contrattuale di un bene di consumo potranno, mediante apposite pattuizioni contrattuali, derogare al diritto di regresso o graduare a proprio piacimento le responsabilità derivanti dalla difettosità dei prodotti.
Come già sottolineato la principale novità della nuova normativa è costituita dalla garanzia legale di due anni dalla consegna del bene, periodo in cui, pertanto, il venditore è considerato responsabile del difetto di conformità. Il compratore decade dalla suddetta garanzia se non denuncia il difetto di cui sopra entro due mesi (sarebbe stato preferibile indicare sessanta giorni, per ovvie ragioni interpretative) dalla scoperta, salvo che il venditore abbia riconosciuto l'esistenza del difetto o l'abbia occultato.
Importante è l'introduzione della presunzione relativa disciplinata dal terzo comma dell'art.1519 *sexies* secondo cui i difetti di conformità che si manifestino entro 6 mesi

(anche qui attenzione a contare i giorni, dire centottanta giorni avrebbe reso il tutto più semplice) dalla consegna del bene si presumono già esistenti sin dalla data della loro consegna, salvo prova contraria o incompatibilità con la natura del bene. Ricevono disciplina anche i beni di consumo usati i quali vengono garantiti mediante un accordo tra consumatore e venditore per non meno di un anno. Infine la nuova disciplina prevede che l'azione diretta a far valere i difetti non dolosamente occultati dal venditore si prescriva nel termine di 26 mesi dalla consegna del bene.

Altro istituto, invece, è la garanzia convenzionale disciplinata dall'art.1519 *septies*. Essa consiste nella prestazione di garanzie ulteriori da parte del venditore o del produttore rispetto alle garanzie statuite dalla direttiva europea o dalla normativa nazionale di riferimento sulla vendita dei beni di consumo.

In sostanza la garanzia convenzionale si compone di qualsiasi impegno di un venditore o produttore, senza l'aggiunta di costi supplementari, di rimborsare il prezzo pagato, sostituire, riparare, o intervenire altrimenti sul bene di consumo, nel caso in cui non corrisponda alle condizioni enunciate nelle dichiarazioni di cui all'art.1519 *ter* b) e c). Tale garanzia deve essere prestata altresì, su richiesta del consumatore, su supporto duraturo ed accessibile al consumatore, essere in lingua italiana con caratteri non meno evidenti di altre lingue, indicare l'oggetto della garanzia in modo esplicito e comprensibile, la sua durata, l'estensione territoriale, il nome ed indirizzo di chi la presta ed ogni altro elemento essenziale per farla valere. Il consumatore è comunque titolare dei diritti minimi previsti dalla legislazione nazionale in materia di vendita di beni di consumo e la garanzia convenzionale non pregiudica siffatti diritti, così come previsto dall'art.1519 *octies*.

Nell'ipotesi, comunque, in cui tale garanzia non obbedisca ai dettami di cui sopra, non sarà colpita da nullità ed il consumatore se ne potrà giovare ed anzi pretenderne l'applicazione.

E' sancita l'inderogabilità delle nuove norme, salvo per il caso della garanzia per i beni usati che potrà essere ridotta, come già detto, con accordo delle parti fino ad un anno. Inoltre le deroghe non avranno alcun valore neppure nel caso di clausole che prevedano l'applicazione di una legge di un paese extracomunitario se il contratto presenti un collegamento preciso con il territorio di uno Stato membro.

Chiosa infine l'art. 1519 *nonies* che tali disposizioni non escludono ne'limitano i diritti che sono attribuiti al consumatore da altre norme dell'ordinamento giuridico.

# Guida all'acquisto per il cliente in riferimento all'applicazione del D.L. N°24 del 02.02.2002

La presente guida ha lo scopo unicamente di cercare di ridurre al minimo gli ambiti di incertezza nell'applicazione della norma, in considerazione degli aspetti pratici piu' diffusi nel settore del commercio motocicli nuovi ed usati, loro parti di ricambio ed accessori.
Si ritiene intanto utile una prima parte descrittiva relativa ad aspetti pratici e burocratici correlati all'acquisto di un motoveicolo, nuovo od usato. Si passerà poi ad una seconda parte più legata a possibili problematiche inerenti l'applicazione della normativa.

I documenti da produrre al momento dell'acquisto:

- Documento di identità personale in corso di validità.
- Numero di attribuzione del codice fiscale (numero di partita Iva per le ditte individuali).
- Autocertificazione di residenza (il modulo viene fornito dal venditore, deve essere compilato in modo autonomo ed autografato dal cliente).
- Autocertificazione relativa alla società – se ditta non individuale – (il modulo viene fornito dal venditore e va compilato da persona munita dei poteri di firma risultanti da certificato della camera di commercio).
- Se acquistate un veicolo nuovo, eventuale richiesta preferibilmente scritta: a) che il veicolo acquistato risponda alla normativa Euro 1 o Euro 2; b) di attribuzione di numero di targa pari o dispari; c) che il modello descritto sia di produzione di un determinato anno o sia proveniente da stock in offerta.

In caso si consegni in permuta un veicolo usato:

- Libretto di circolazione in originale.
- Certificato di proprietà in originale (se non lo avete dovete richiederlo al precedente venditore del motociclo o presso l'agenzia dove venne eseguito il passaggio di proprietà, se acquistato usato).

- Fotocopia del bollo in corso di validità (serve al concessionario per sapere in che data iniziare a sospendere il bollo, c.d. "esenzione", e al successivo acquirente per sapere quando riprendere a suo nome i pagamenti).
- Libretto di uso e manutenzione.
- Libretto dei tagliandi eseguiti o di garanzia e/o copia delle ricevute fiscali dei lavori eseguiti presso officine esterne (si tenga presente che in assenza di dimostrazione della manutenzione eseguita chi ritira il veicolo potrà deprezzarlo notevolmente rispetto alle comuni valutazioni).
- Doppie chiavi e trousse attrezzi.
- Eventuali parti originali smontate dal veicolo, tenuto conto del fatto che parti installate artigianalmente o modifiche che rendono il veicolo non conforme al codice della strada o alle *fiches* d'omologazione originali, comportano notevole deprezzamento del valore del veicolo e la possibilità che il venditore ne rifiuti il ritiro nel caso in cui le modifiche apportate risultano sostanzialmente irreversibili.

I documenti che occorrono per sottoscrivere un finanziamento:

- Oltre a documento di identità valido già citato, occorre l'ultima busta paga percepita o l'ultimo modello unico se si è liberi professionisti o lavoratori non dipendenti.
- Si consiglia inoltre di predisporre il pagamento continuativo sul proprio conto corrente bancario (c.d. "r.i.d."). Il sistema è completamente esente da commissioni ed evita, oltre alle code agli sportelli postali, anche di dimenticare di pagare una o più rate, fatto che comporta l'automatico inserimento nella Banca Dati CRIF che impedisce l'accesso ad altri finanziamenti per cinque anni successivi al ritardo generato. In caso si aderisca a questo sistema occorre fornire le coordinate bancarie complete del Vs. conto corrente al venditore (se non le conoscete portatevi il libretto degli assegni, sono indicate lì) e firmare sul contratto di finanziamento nell'apposito riquadro.

I documenti che servono al momento di ritiro del veicolo acquistato:

Copia del contratto assicurativo indicante chiaramente l'ora e la data di decorrenza della copertura assicurativa di responsabilità civile.

Non dimenticate che Il primo "bollo" per un veicolo nuovo deve essere versato entro l'ultimo giorno del mese di immatricolazione. Se però quest'ultima è avvenuta negli ultimi dieci giorni del mese, si può pagare anche nel corso del mese successivo a quello di immatricolazione. La data di immatricolazione si rileva sulla carta di circolazione o, in mancanza, dal foglio di via, rilasciati dall'ufficio provinciale della Motorizzazione Civile. Il pagamento è dovuto a decorrere dal mese in cui avviene l'immatricolazione conteggiando per intero la prima mensilità, anche se l'immatricolazione è avvenuta nell'ultimo giorno del mese. Il pagamento deve essere effettuato per un periodo non inferiore a sette mesi e fino alla scadenza di gennaio o luglio immediatamente successive, per un massimo di 12 mesi.

Se avete reso un veicolo usato: ricevuta a riscontro che avete firmato l'atto di vendita a favore del venditore presso il luogo che lo stesso vi aveva indicato (non dimenticate di comunicare la data in cui avete eseguito tale operazione).

I documenti da PRETENDERE e richiedere al venditore in fase di stipula ed alla consegna in caso di acquisto di un veicolo nuovo:

- Proposta d'acquisto contenente: MARCA, MODELLO ESATTO, COLORE ESATTO, VERSIONE SPECIFICA DEL MODELLO, PREZZO DI LISTINO, PREZZO APPLICATO AL NETTO DI SCONTI E/O PROMOZIONI, IMPORTO DELLA MESSA IN STRADA, LISTA ED IMPORTO DEGLI OPTIONALS, SPECIFICAZIONE SCRITTA DELLE MODIFICHE O INSTALLAZIONI PARTICOLARI CHE SI RICHIEDONO A PAGAMENTO O MENO AL VENDITORE. LADDOVE IL VEICOLO PROVENGA DALL'ESPOSIZIONE SI CHIEDA DI INDICARNE IL NUMERO DI MATRICOLA. Se sull'acquisto effettuato si procede a reso di motociclo usato, deve essere indicato il valore di valutazione da portare in detrazione sul totale dell'acquisto, al netto di ogni onere a vs. (spese per volture, riparazioni, ecc.).
- La proposta di acquisto così formulata deve essere sottoscritta dall'acquirente, l'indicazione del giorno di consegna non ha valore tassativo pertanto è indicativa. Non dimenticate di leggere con attenzione (e, se del caso, chiedere spiegazioni) le condizioni generali che accompagnano la proposta di acquisto. La proposta di acquisto è un contratto, regolato dalle disposizioni del codice civile, negli articoli 1321 e seguenti.
- NON DIMENTICATE DI RICHIEDERE NOTIZIE SULLO SVOLGIMENTO DEL PROGRAMMA DI MANUTENZIONE: UN VENDITORE SERIO NON AVRA' NESSUN PROBLEMA A FARVI VISIONARE I LOCALI ADIBITI ALL'ASSITENZA E A SPIEGARVI LE MODALITA' ED I COSTI DELL'ASSITENZA. DIFFIDATE DA CHI E' VOLUTAMENTE EVASIVO O DIMOSTRA DI NON AVERE LE CONOSCENZE O GLI STRUMENTI PER ESEGUIRE L'ASSITENZA E RICORDATE SEMPRE CHE RESPONSABILE DELLA VENDITA E DEL POST-VENDITA AI FINI DELLA NORMATIVA IN OGGETTO RISULTA ESSERE IL VENDITORE.
- In caso abbiate sottoscritto un finanziamento, o desideriate sottoscriverlo: preventivo di finanziamento scritto indicante: Ragione Sociale della Società Finanziaria, Importo Totale dell'acquisto e importo della cifra finanziata, numero di rate previste per il rimborso e importo della rata mensile, importo totale rimborsato alla fine del finanziamento, scadenza della prima rata (normalmente a trenta giorni dalla sottoscrizione, ma esistono proposte con prima rata dopo tre, quattro, sei o nove mesi che naturalmente costano di più perché impiegano più tempo ad essere estinte) importo delle eventuali c.d. "spese di apertura pratica" o spese di istruttoria, ricordando che tali importi devono essere inseriti nel contratto di finanziamento e devono farne parte integrante, tanto da dover essere finanziate (chi vi chiedesse importi fuori dal contratto sta compiendo un abuso sia sotto l'aspetto fiscale che legale, procurandosi un ingiusto arricchimento). Se il finanziamento prevede la cosiddetta "maxirata" chiedete che vi venga dettagliatamente illustrata la

modalità di estinzione o di rifinanziamento della stessa, sapendo che spesso questa operazione ha tassi enormemente più elevati del normale e conviene solo se il venditore vi garantisce che alla scadenza della maxirata vi ritirerà l'usato estinguendovi contestualmente il finanziamento. Tassi "TAN" e "TAEG" applicati. Non sempre in fase di sottoscrizione del contratto di finanziamento il venditore è tenuto a consegnarvi subito copia del contratto sottoscritto: questo avviene solo se il venditore utilizza l'invio telematico della pratica e se essa viene immediatamente approvata dalla Società Finanziaria (di solito per importi particolarmente bassi di acquisto), inoltre ciò può avvenire solo se il numero di telaio o il numero di targa del veicolo finanziato possono essere comunicati subito alla Società Finanziaria dal venditore, quindi solo per i veicoli già disponibili presso il salone. Se il contratto di finanziamento viene respinto, ricordate che se avete sottoscritto la proposta di acquisto siete comunque vincolati all'acquisto del mezzo, in quanto nessun venditore è obbligato a assumersi il rischio di un finanziamento se non vi sono i presupposti per erogarlo. Chiedete in ogni caso la restituzione dei documenti che avete consegnato attestanti il Vs. reddito o la loro distruzione, e richiedete inoltre una copia del contratto di finanziamento sbarrata con scritto respinto e sottoscritta dal venditore.

Prima di lasciare il negozio, ricordatevi di predisporre i termini per la comunicazione dei dati che dovrete far avere al vs. assicuratore. Solitamente questi gradisce una copia via fax del libretto di circolazione o del foglio di via, LA SOLUZIONE IDEALE E' QUELLA DI FORNIRE DIRETTAMENTE AL VENDITORE IL NUMERO DI FAX A CUI SPEDIRE LA DOCUMENTAZIONE, il venditore lo farà volentieri, impiega certo meno tempo a fare un fax che a cercarvi al telefono magari con il rischio di dovervi richiamare altre volte e comunque poi sentirsi affermare che preferite un fax del libretto direttamente all'assicuratore….

I documenti da PRETENDERE e richiedere al venditore in fase di stipula ed alla consegna in caso di acquisto di un veicolo usato:

- Proposta di acquisto contenente: MARCA, MODELLO ESATTO, NUMERO DI TARGA, PREZZO DEL VEICOLO, IMPORTO DEGLI ONERI DI TRASFERIMENTO A VS. NOME (ANCHE SE VI SARANNO POI RICHIESTI A PARTE DALL'AGENZIA DI PRATICHE A CUI SI RIVOLGE IL VENDITORE), IMPORTO DEGLI EVENTUALI OPTIONALS E SUPPLEMENTI CHE FATE INSTALLARE A PARTE, DESCRIZIONE SCRITTA DEL TIPO DI GARANZIA ( SE NON E' INDICATO NULLA LA GARANZIA E' DI DUE ANNI, DIVERSAMENTE IL VENDITORE DEVE COMUNICARVI PER ISCRITTO CHE IL PERIODO DI GARANZIA E' RIDOTTO AD UN ANNO (PERIODI PIU' BREVI NON HANNO EFFETTO ANCHE SE DA VOI APPROVATI PER ISCRITTO, RIPORTANDO LA GARANZIA AI DUE ANNI NORMATIVI). Se sull'acquisto effettuato procedete a reso di motociclo usato, deve essere indicato il valore di valutazione da portare in detrazione sul totale dell'acquisto, al netto di ogni onere a vs. carico (spese per volture, riparazioni, ecc.).
- In fase precontrattuale sarebbe buona norma farsi consegnare una dichiarazione scritta sullo stato di uso pregresso del veicolo. Ricordate infatti

che la garanzia non copre le rotture derivanti sia dall'usura pregressa del veicolo se essa vi è stata illustrata, sia le rotture o lo stato di difformità già esistenti sul veicolo se sono riconducibili a particolari estetici, quindi perfettamente visibili o a particolari di cui vi è stata fornita descrizione corretta.

- Se desiderate impiegare il veicolo usato che acquistate in un determinato modo, differente dal normale impiego cui il costruttore normalmente lo destina, chiedete al venditore che vi scriva sulla proposta d'acquisto "veicolo idoneo al seguente utilizzo:…. (fuoristrada, uso in pista, cross, trasporto pizze, trasporto carichi eccedenti il tal peso, ecc.). RICORDATE CHE NORMALMENTE QUESTI TIPI DI IMPIEGO PARTICOLARI SONO PIU' GRAVOSI PER IL VEICOLO, QUINDI SE IL VENDITORE HA ACCETTATO DI DESCRIVERLO NELLA PROPOSTA D'ACQUISTO SIGNIFICA CHE E' SICURO CHE IL VEICOLO CHE VI STA VENDENDO SARA' IN GRADO DI ASSOLVERE IL COMPITO PARTICOLARE RICHIESTO. PROPRIO IN CASO DI ROTTURE DERIVANTI DALL'USO PARTICOLARE APPREZZERETE MAGGIORMENTE LA TUTELA DATAVI DALLA NUOVA NORMATIVA: QUI IL VENDITORE NON POTRA' DISCONOSCERE UNA REALE DIFFORMITA' TRA QUANTO DESCRITTOVI IN FASE DI VENDITA E QUANTO IN REALTA' VERIFICATOSI NELL'IMPIEGO DEL VEICOLO. Evitate comunque di vessare il venditore con richieste irragionevoli o palesi del tipo "Quanti chilometri può fare ancora questo motore?" e qualora il venditore decidesse bontà sua di dichiararlo, chiedergli di scriverlo sul contratto. In quel caso vi scriverebbe probabilmente "cinque chilometri" per ovvie ragioni. Ricordate anche che far dichiarare idoneo all'uso in pista o in fuoristrada un motociclo, non significa che poi quel veicolo sia omologato per circolare sulla strada pubblica o caricando un passeggero….
- Se fate installare accessori o particolari nuovi, ricordate al venditore di scrivere "bauletto marca tal dei tali nuovo", oppure "gomma anteriore nuova", e così via. Questo perché, anche se avete accordato al venditore la riduzione ad un anno del periodo di garanzia sul veicolo, sui particolari nuovi la garanzia è tassativamente di due anni, anche se installati su veicolo usato.
- Se nel prezzo stabilito dal venditore è previsto un tagliando di manutenzione chiedete al venditore di metterlo per iscritto, e ricordate che qualora sia scritto "Tagliando completo", esso deve prevedere TUTTE le operazioni che la Casa Madre del veicolo che avete acquistato prevede a quel chilometraggio sui manuali di officina…
- Se il veicolo acquistato usato rientra tra quelli per i quali è obbligatorio il collaudo per revisione (elenco pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale e sul sito www.trasportinavigazione.it) ESIGETE CHE ESSO SIA ESEGUITO A SPESE DEL VENDITORE PRIMA DELLA CONSEGNA DEL VEICOLO NELLE VS. MANI. L'assenza del collaudo difatti prefigura DA SUBITO una non conformità del veicolo alla circolazione su strada pubblica, pertanto il venditore è tenuto a dichiarare tale incongruenza sul contratto.
- Non dimenticate di chiedere a quale normativa (euro 1, 2, ecc..) il veicolo usato risponda e chiedete che vi sia indicato non tanto sul contratto, ma SOPRATTUTTO SUL LIBRETTO DI CIRCOLAZIONE, sapendo che in fase di

passaggio di proprietà, se il veicolo acquistato è omologato per una delle normative citate dalla Casa Madre, la ristampa del libretto di circolazione (che costa pochi Euro) automaticamente farà apparire come per magia la dicitura indicante a quale normativa il veicolo risponda (si consiglia di chiedere sempre la ristampa, a scanso di equivoci, costa davvero pochissimo, qualche venditore ve la omaggerà volentieri).

- Se acquistate un veicolo non targato (scooter o "cinquantino") non dimenticate di farvi dichiarare se esso risulta a "codice" oppure no. Sappiate infatti che se acquistate consapevoli del fatto che il veicolo è stato già manomesso e quindi supera i 45 km orari obbligatori per legge, una volta in possesso del mezzo di questa circostanza sarete sempre chiamati a rispondere innanzi le autorità ed il vs. assicuratore.
- Infine, se il veicolo è privo di particolari originali (luci frecce, parabrezza, parafanghi, ecc) e nulla viene specificato in contratto sappiate che il veicolo che riceverete sarà esattamente quello che avete visionato, quindi fate attenzione, POTREBBERO ESSERCI DEI PARTICOLARI INSTALLATI NON OMOLOGATI CHE RENDONO POI NECESSARIA UNA SPESA AGGIUNTIVA AL MOMENTO DEL COLLAUDO OBBLIGATORIO PER LEGGE. Lo stesso vale per i pneumatici se risultassero lisci.
- Prima di lasciare il venditore, fissando la data per la prevista consegna, ricordatevi di chiedere una copia del libretto di circolazione, servirà al vs. assicuratore per predisporre la copertura obbligatoria per il ritiro.

Cosa vi chiede a questo punto il venditore:

1- se non avete richiesto un finanziamento o se lo avete richiesto ed è stato rifiutato:

    a) caparra confirmatoria (art 1385 Cod. civ.) pari solitamente almeno al 10% del valore totale esposto in contratto. Nel conteggio non si tiene conto del ritiro eventuale dell'usato (esempio nuovo 10.000 euro, permuta usato -2.000 euro. Acconto pari al 10% di 10.000 euro, cioè 1.000 euro). Questa caparra serve a garantirvi che quel mezzo che avete scelto non venga venduto ad altri probabili acquirenti. La legge impone infatti al venditore di riservarvi quel determinato motociclo solo se avete versato una caparra pari all'importo stabilito con il concessionario Nel caso, malgrado l'accordo, abbiate ritenuto comunque di versare una somma inferiore, sappiate che legalmente il venditore, qualora trovasse un miglior offerente (magari solo perché più rapido nel ritirare e saldare il mezzo di voi) può sempre decidere di venderlo ad altri, senza rendervi l'acconto, in quanto il non versare per intero la caparra non perfeziona gli obblighi che da tale versamento scaturiscono.
    b) se il veicolo è in pronta consegna: saldo totale della differenza da versare. Questo, oltre a garantirvi una rapida definizione della consegna, vincola completamente il venditore, salvo il fatto che egli può solo comunicarvi nei termini di legge il suo rifiuto ad accogliere la vs.

"proposta di acquisto", restituendovi il doppio di quanto versato. Se però lo preferite, potete far valere i vostri diritti in via ordinaria, chiedendo l'esecuzione coattiva del contratto o la risoluzione con effetto definitivo per l'inadempimento della controparte, oltre al risarcimento dei danni effettivamente subiti.

c) Se avete reso un veicolo usato, dopo avervi compilato adeguatamente il certificato di proprietà sul retro con i suoi dati ed il valore che vi accrediterà al reso, dovete recarvi immediatamente presso un notaio con lui convenzionato per firmare l'atto di vendita in suo favore. La mancata firma dell'atto di vendita nei termini e nei modi concordati con il venditore, essendo parte integrante dell'accordo con lui stipulato prefigura inadempienza nei confronti del venditore. ATTENZIONE, POTRESTE TROVARVI DI FRONTE AD UN RIFIUTO DI RITIRO DELL'USATO SE AVETE TARDATO O AVETE OMESSO DI ADEMPIERE NEI TERMINI, COL RISULTATO DI DOVERVI TENERE L'USATO O, PEGGIO DI AVERCI RIMESSO TUTTA LA CAPARRA SENZA AVER COMPRATO NIENTE.

2- Se avete richiesto un finanziamento ed è stato accettato:

a) Se l'importo finanziato corrisponde alla differenza ancora da versare a saldo e non consegnate usato in permuta, nulla.
b) Se l'importo finanziato corrisponde ad una parte della cifra dovuta: saldo finale.
c) Se avete reso un veicolo usato, leggete la parte 1 sub c al capoverso sopra.

## Al momento del ritiro del mezzo acquistato, cosa chiedere al venditore:

- Fattura quietanzata o scontrino fiscale riportante i dati identificativi del mezzo acquistato ed il valore intero di acquisto, compreso del valore dell'eventuale permuta.
- Libretto di circolazione o, raramente, foglio di via valido sessanta giorni dall'immatricolazione. In caso ricorra questa seconda ipotesi, esigete che il venditore vi telefoni o vi notifichi una e-mail non appena il libretto si rende disponibile, senza dimenticarvi di registrare la scadenza dei due mesi da qualche parte. Nel caso il libretto di circolazione non dovesse rendersi disponibile entro tale termine, ipotesi scarsamente ormai ricorrente, dovrete richiedere tramite il venditore un'estensione della validità di tale documento.
- Libretto dei tagliandi o libretto di garanzia.
- Libretto dell'assistenza stradale (europassistance o ala service, per esempio). Qualora esso non fosse fornito (alcune Case ancora non lo forniscono, oppure il veicolo acquistato è usato) non preoccupatevi più di tanto: il trasporto del veicolo verso l'officina del venditore è sempre a carico di quest'ultimo, ovviamente se il problema che si verifica sul veicolo è riconducibile a difetto di conformità.

- A parte il caso descritto in precedenza, in fase di acquisto si consiglia di chiedere al venditore quali forme di assistenza stradale esso fornisca. A parità di condizioni sia economiche sia di prodotto privilegiate il prodotto o la marca o il prodotto usato con il servizio di assistenza stradale, forare alle tre di notte su una strada buia potrebbe essere un'esperienza impagabile… Non drammatizzate, tuttavia, con pochi euro tutte le assicurazioni forniscono in aggiunta il servizio di assistenza stradale e ricordatevi che questo servizio non è obbligatorio per legge.
- Libretti di uso e manutenzione del motoveicolo nuovo o usato, e di tutti gli accessori installati sul veicolo (antifurto/valigie, e d altri apparati che richiedano manutenzione e/o destrezza dell'utilizzatore per renderli funzionali).
- Se avete sottoscritto un contratto di finanziamento e non vi è stata consegnata ancora copia di esso, dovete riceverla adesso.
- E' inoltre buona norma richiedere la consegna di tutte le parti originali (viti, parabrezza, marmitte, etc.) che sono state sostituite per montarne di differenti, sia su veicolo nuovo sia su veicolo usato. Si sconsiglia vivamente di farsi detrarre il costo di tali particolari, in quanto, in caso poi di cessione del bene, esso risulterà notevolmente deprezzato qualora fosse privo dei particolari originali (l'esempio banale è riferito al parabrezza originale dei moderni maxi scooters: infatti i prodotti after market, più alti e coprenti degli originali, oltre a non essere formalmente omologati per la circolazione, costano anche decisamente meno perché fabbricati con materie più "povere" degli originali, tanto che la permuta che spesso si è portati a fare con il venditore risulta vantaggiosa in ragione di 3 a 1 a favore del prodotto originale).
- Prima di allontanarvi richiedete al venditore una spiegazione semplice ma dettagliata sui principali metodi di funzionamento del veicolo acquistato, e ricordate che un buon venditore perde più tempo nelle spiegazioni alla consegna che nell'abbindolarvi al momento della trattativa.

# Guida pratica all'acquisto dell'usato

OVVERO: COSA CONTROLLARE QUANDO SI ACQUISTA UN MOTOCICLO USATO E COME TENTARE DI CAPIRE SE HA SUBITO INCIDENTI O PERCORSO PIU' CHILOMETRI DI QUELLI INDICATI.

## Parte estetica

**VERIFICARE AL TATTO**: estremità leve manubrio, la parte sottostante delle pedane, estremità forcellone e foderi forcella, estremità manubrio, estremità specchietti se originali, punto di esposizione massimo dello/gli scarico/chi se originali.
Verificare inoltre, sempre al tatto, gli adesivi delle carene: le case principali non coprono con vernici trasparenti tali *decals*. Pertanto, laddove presente, la moto ha probabilmente subito una riveniciatura che solitamente è eseguita in tale modo per "risparmiare" sul costo degli adesivi stessi. Toccate le superfici dei fanali e degli indicatori di direzione: se li sentite abrasi, la moto ha sfregato sull'asfalto.
Nelle moto sportive, specie quelle con il telaio verniciato, controllate che non vi siano screpolature nella verniciatura: in tal caso il telaio è piegato; nelle moto con il telaio in alluminio, lo stesso non deve assolutamente presentare effetti di verniciatura
**VERIFICARE A VISTA**: Radiatore (deve essere perfetto): diffidate di chi parla di sassate o cose simili, per piegare un radiatore occorre che il sasso si sia infilato tra ruota anteriore e corpo moto, e la cosa accade molto raramente. Verificate tutto ciò che di non originale è presente sulla moto (specchi, terminali manubrio, scarichi, lampeggiatori di direzione). Se il venditore non possiede gli originali o, peggio vi comunica di averne solo una parte (uno specchio, due frecce, uno scarico) la moto è quasi sicuramente incidentata.
La presenza di gommini pedana pilota usurati su di una moto con meno di 30.000 km. è molto difficile, a meno che la moto non sia stata usata solo in città.

## Parte meccanica

Le prime cose da controllare sono i dischi freno. Un'usura molto pronunciata (scalinature, profondi solchi lucidi) denuncia sempre un chilometraggio molto elevato. Al contrario, una scarsa usura presente su moto molto anziana spiega una sostituzione dei dischi stessi. Se si tratta di quelli anteriori non esitate a chiederne il motivo. Di solito si sostituiscono in conseguenza di urti o partenze con bloccadisco inserito. In seguito passate alla verifica delle parti metalliche: la presenza di ossido o, peggio di ruggine, è normalmente presente sui motocicli che hanno circolato in zone di mare o durante l'inverno: si tratta di una moto più sfruttata e più soggetta a rotture e probabili problemi elettrici in seguito ad ossidazioni già presenti.
La mancanza di cavalletto centrale in una moto che lo ha di serie, indica la propensione di chi l'ha posseduta in precedenza alla guida molto sportiva.
Lo stato della trasmissione è invece assai poco indicativo, l'unico dato che ne deriva è come la moto sia stata mantenuta dal proprietario: catene con ruggine, molto lente o

peggio con maglie grippate rivelano cattiva manutenzione anche degli organi più nascosti. Chiedete di vedere il libretto con i tagliandi eseguiti.

## Pneumatici

Qui il discorso diviene complesso. Innanzitutto alcuni criteri generali. Gomme consumate solo al centro indicano ovviamente una guida tranquilla: avete di fronte una moto probabilmente poco sfruttata. Gomme usate fino a tutto il bordo laterale, unite a sfregamento delle pedane indicano una guida al limite delle possibilità del mezzo.
La presenza di pneumatici di misura non idonea o molto lisci indica, sulle moto sportive, la possibilità che tale veicolo abbia circolato in pista. Scartate i veicoli con gomme differenti tra anteriore e posteriore, oppure chiedete che venga ripristinata l'accoppiata. Verificate infine che la misura ed il tipo corrisponda a quello indicato sul libretto di circolazione.

## Carter Motore

Se sul pavimento del negozio è presente qualche chiazza d'olio nero, sotto al veicolo che state trattando, chiedetene il motivo. Oppure passate una mano, se la moto non è eccessivamente carenata, sui carter motore: se li sentite bagnati, qualche guarnizione non tiene o, peggio filtra un po' di olio da qualche microcrepa sui carter stessi. Se la perdita è esattamente sotto al tappo di svuotamento della coppa, esiste la fondata possibilità che il tappo stesso sia "spanato" con la possibilità che occorra ripararlo o sostituire la coppa dell'olio. Inoltre, tale fatto, di solito indica un elevato numero di cambi olio, caso raro se la moto ha meno di 40.000 km.

## Forcella

Fate scendere la moto dal cavalletto: provate a sollevare il manubrio verso l'alto, stando in piedi di fianco alla moto. La moto mostra un'escursione eccessiva, tornando ad abbassarsi pesantemente al rilascio? Queste è una forcella molto vissuta, ha fatto molti chilometri o li ha fatti in condizioni estreme di carico, o di uso fuoristrada. Non basterà "cambiare l'olio" come qualche venditore suggerirà di certo. È la molla interna ad aver perso gran parte del nerbo iniziale, a seguito del superlavoro svolto.
E' presente olio sul pavimento sotto una od entrambi i foderi della forcella? Oppure toccando la parte inferiore del fodero avvertite del bagnato? Uno od entrambi i paraolii (le guarnizioni nere nel punto in cui la canna entra nel fodero) hanno ceduto. Questo avviene per diversi motivi: forti escursioni termiche, grandi periodi di inattività del veicolo, oppure presenza di micro rigature sulla canna forcella, specie se il fatto si riferisce ad una sola delle canne della forcella. Attenzione, il controllo citato è molto importante: la presenza di olio in caduta nella zona del disco freno anteriore può causare gravi danni in frenata. Allo stesso modo le pastiglie freno montate sulla moto potrebbero essersi impregnate di olio ed aver perso tutta la loro efficacia.

## Sospensione/i posteriore/i (per Enduro e Scooters)

Con la moto giù dal cavalletto, provate a molleggiare il posteriore. Avete la sensazione che ci sia la tendenza al "rimbalzo"? Vedete il posteriore tornare immediatamente verso l'alto? Questi fatti indicano la presenza di ammortizzatori "scoppiati". Si rileva infatti

solo l'effetto della molla e non più quello dell'idraulica, ossia quello di "freno" nel ritorno dall'abbassamento. A parte difetti di progettazione, presenti soprattutto sugli scooters, si tratta di difetti simili a quelli citati per la forcella. Un enduro che presenta un difetto simile ha saltato molto o ha fatto troppi chilometri. Diffidate anche di chi vi parla di "rigenerare" l'ammortizzatore. Tale rimedio ha effetti poco durevoli e poco efficaci.

## Cannotto di sterzo

Un buon indicatore dello stato in cui è stata tenuto il veicolo è il cannotto di sterzo. Issate o fate issare la moto sul cavalletto centrale, se la moto lo possiede: ruotate il manubrio facendolo scorrere in entrambe le direzioni. Lo scorrimento deve avvenire senza alcuna fatica e, soprattutto, non devono rilevarsi punti forzati in cui lo scorrimento si arresta: ciò indica che le piste dove devono scorrere i cuscinetti di sterzo sono usurate e che la moto è particolarmente difficile e pericolosa da guidare. Inoltre se tale difetto fosse presente su di un veicolo con meno di 25.000-30.000 km, ciò indicherebbe due ipotesi: chi possedeva il veicolo non lo ha praticamente mai portato in officina, oppure i chilometri percorsi dal veicolo sono di più di quelli indicati sul tachimetro. Non esitate a farvi spiegare dal venditore il motivo di tale difettosità.
Se la moto non ha il cavalletto centrale, sarebbe bene fare la prova in due, in quanto occorre sollevare sul cavalletto laterale il motociclo, ed una seconda persona procede a far ruotare il manubrio come detto.
Allo stesso modo, conviene far accertare che il cannotto non sia invece stato allentato volutamente per celare il difetto sopraccitato: verificate che tutto sia a posto spingendo un po' innanzi il veicolo in folle e frenando di colpo con il freno anteriore. Qualora si sentisse un colpo secco, unita ad una vibrazione sulla parte anteriore alta del veicolo, il cannotto è comunque lento. Chiedete di riportare la tensione a valori ideali e poi eseguite nuovamente la prova dello scorrimento.
Qualcuno potrà obiettare che tali prove sono facili per un intenditore e quasi impossibili per un neofita. Bene non fatevi problemi a chiedere e farvi assistere dal venditore. Inoltre fatevi garantire (se non è un privato) lo stato di tutti gli organi che non siete in grado di controllare personalmente.

## Caso raro, la prova su strada

Raramente potrà capitarvi di poter provare su strada un veicolo che desiderate acquistare. Il motivo logico sta nel rischio, non assicurato, insito nella prova stessa. Tuttavia, se vi capita di poter provare il veicolo, prestate attenzione ad alcuni particolari: le gomme sono sgonfie? Il veicolo è depositato da almeno 5-6 mesi senza che nessuno lo abbia curato più di tanto, passate quindi una mano sull'interno dei cerchi, spesso li troverete impolverati o pieni di ragnatele. Questo avviene su di un veicolo che il venditore non vede l'ora di vendere, segno che o è poco appetibile commercialmente o il suo prezzo è fuori mercato: approfittatene per spuntare condizioni commerciali migliori.
Una volta avviato il veicolo (tanto più farete fatica tanto più avvalorerete l'ipotesi precedente) verificate la rumorosità dell'impianto di scarico e accendete l'impianto luci per saggiarne il funzionamento.

Se vi viene concessa una prova tale da consentirvi di svoltare l'angolo, fuori dalla visuale del venditore, approfittatene per fermarvi e riverificare alla luce del giorno tutti i probabili difetti estetici presenti sul veicolo.
Durante la guida prestate orecchio ai rumori provenienti dalla zona posteriore di trasmissione, specie se state provando uno scooter. Sempre se provate uno scooter, provate ad accelerare piano, la trasmissione non deve "saltellare": Questo indica usura anomala o irrigidimento delle parti mobili. Inoltre, se state provando uno scooter di cilindrata medio bassa e non di dimensioni eccessive, provate a lasciarlo procedere per qualche metro in rettilineo senza tenere il manubrio: questa prova va fatta solo se si possiede una sufficiente esperienza di guida, se la strada è sgombra, pulita, pianeggiante e non c'è vento e serve per capire se il veicolo è dritto di telaio e di forcelle. Raramente un veicolo incidentato e mal riparato procede in linea retta, se le condizioni ambientali sono quelle descritte. Attenzione a non svolgere questa prova se sul veicolo si trovano installate una o più borse posteriori o anche solo i telai di ancoraggio delle stesse alla moto: le oscillazioni del manubrio dovute alla presenza di questi accessori non vi consentirebbero una prova obiettiva e sicura e sono comunque un fatto assolutamente normale.
Infine: gravi rumori di distribuzione consigliano di lasciar perdere l'acquisto: un buon venditore li avrebbe eliminati prima di mettere in vendita la moto, a tutto c'è rimedio, meno che all'incapacità di chi fa questo per mestiere.

# Patenti

Come al solito nella legislazione, una cosa che sarebbe potuta essere semplice è un groviglio di norme di cui spesso non ne sono a conoscenza nemmeno gli uffici della motorizzazione.
Vediamo allora, codice della strada alla mano, di chiarire una volta e per tutte cosa si può guidare, con quale patente e cerchiamo anche di sfatare qualche leggenda metropolitana.
Innanzi tutto è necessario operare una prima distinzione tra patente, A o B, conseguita con la vigenza del vecchio codice o del nuovo codice.
Analizziamo allora prima gli effetti del conseguimento della patente con il vecchio codice, facendo particolare attenzione alla data di conseguimento della patente stessa.

## Patente A

Se conseguita entro il 31.12.1985, abilita alla conduzione di moto di qualsiasi cilindrata e potenza, sia sul territorio nazionale che all'estero; se conseguita tra l'1.1.1986 e il 25.4.1988, abilita alla conduzione di moto di qualsiasi cilindrata e potenza, ma solo sul territorio nazionale. Per poter guidare all'estero è necessario un esame integrativo, cioè sostenere la prova pratica (su questo punto ci torneremo, perché non è semplice quanto sembra); se conseguita dal 26.4.1988 al 30.9.93, abilita alla conduzione di moto di qualsiasi cilindrata e potenza, sia sul territorio nazionale che all'estero. In tutti e tre i casi era consentito trasportare il passeggero solo dopo aver compiuto la maggiore età. Il trascorrere del tempo ha reso inutile questa disposizione.
Per coloro i quali si trovassero nella condizione di dover sostenere la prova pratica al fine di poter guidare all'estero (vi ricordo che se non ottemperaste a quest'obbligo la vostra assicurazione si rivarrebbe su di voi in caso di incidente), è importante effettuare l'esame con moto di potenza superiore ai 35 kW (o 48 CV per i nostalgici). Altrimenti arrivereste al paradosso che, malgrado i molti anni da cui guidate la vostra moto, dovreste sottostare alle limitazioni previste per i neopatentati. Inoltre escludete di sostenere l'esame con un veicolo a cambio automatico. In questo caso infatti potreste condurre solo veicoli col cambio automatico (laddove si intende per cambio automatico il variatore continuo di velocità, ma gli estensori del codice della strada proprio tanto bravi in tecnica non sono).

## Patente B

Sempre "vecchio codice". Anche qui bisogna fare attenzione alle date.
Se conseguita entro il 31.12.1985, abilita alla conduzione di moto di qualsiasi cilindrata e potenza, sia sul territorio nazionale che all'estero, se conseguita dall'1.1.1986 al 25.4.1988, abilita alla conduzione di moto di qualsiasi cilindrata e potenza, ma solo sul territorio nazionale. Per poter guidare all'estero è necessario un esame integrativo, cioè sostenere la prova pratica; se conseguita a partire dal

24.6.1988, abilita solo alla conduzione di motocicli con potenza non superiore a 11 kW (15 CV) e cilindrata sino a 125.
Sfatiamo quindi la leggenda metropolitana che se il motociclo non supera gli 11 kW ma la cilindrata è, ad esempio, 150 cc, allora questa patente va bene. Per quanto riguarda il trasporto del passeggero, valgono le stesse considerazioni sopra svolte.
E adesso veniamo alle dolenti note, analizziamo cioè cosa dice il nuovo codice della strada.
Qui da tener presente non è la data di conseguimento della patente, ma l'età di chi ha preso la patente.
La patente sarà sempre categoria A, a cambiare è il numero che la segue, a seconda dello "steep".
A sedici anni si può conseguire la patente A1, che abilita alla guida di motocicli con potenza non superiore a 11 kW e cilindrata sino a 125. Non è consentito trasportare il passeggero.
Tra i 18 e i 19 anni è possibile condurre motocicli con potenza non superiore a 25 kW (i famosi 34 CV), indipendentemente dalla cilindrata. Da qui in poi è sempre consentito il trasporto del passeggero.
Se si hanno compiuto i 20 anni e la patente è stata conseguita da **meno di due anni**, è possibile condurre motocicli con potenza non superiore a 25 kW, indipendentemente dalla cilindrata, fino allo scadere del secondo anno di patente.
Se si hanno compiuto i 20 anni e la patente è stata conseguita da **almeno due anni**, ma rilasciata fino al **30 settembre 1999** siete a cavallo (in tutti i sensi) perché potete condurre motocicli di ogni cilindrata e potenza.
Se la patente A decidete di conseguirla a 21 anni bisogna distinguere con che moto avete fatto l'esame.
Con motocicli con potenza non superiore a 35 kW, è possibile condurre motocicli con potenza non superiore a 25 kW, indipendentemente dalla cilindrata, fino allo scadere del secondo anno di patente. Non è un errore di battitura, semplicemente una norma priva di logica o con una sua logica nascosta: nascosta tanto bene che io non la trovo.
Con motocicli con potenza superiore a 35 kW potete condurre motocicli di ogni cilindrata e potenza, senza essere sottoposto al purgatorio dei due anni di tirocinio.
Se non avete capito un tubo, non prendetevela con me, ma con la commissione trasporti prima e il parlamento poi.

Deve porsi attenzione sulla norma che prevede che **il passaggio dalla sottocategoria A1 alla categoria A non è automatico, ma il titolare di patente della sottocategoria A1 che intende conseguire la patente di categoria A deve sostenere la prova pratica su veicolo adeguato.**

A salvaguardia dei diritti "acquisiti", si stabilisce che per il rilascio delle patenti di guida della patente di guida della sottocategoria A1 *le disposizioni impartite con la presente circolare avranno effetto dal 1 ottobre 1999.*

Di conseguenza, **le patenti della sottocategoria A1 rilasciate fino al 30 settembre 1999**

**si trasformano automaticamente nella categoria A "limitata"** al compimento del diciottesimo anno di età da parte dei loro titolari **e nella categoria A "senza limiti"** quando i loro titolari compiono il ventesimo anno di età, mentre le patenti della sottocategoria A1 rilasciate dal 1 ottobre 1999 non potranno mai trasformarsi automaticamente nella categoria A.

# Qualche risposta alle domande più frequenti

La garanzia europea, applicata al settore motociclistico, cosa copre?:

1. Sui veicoli nuovi: tutti i difetti di costruzione e realizzazione che rendono il veicolo venduto non conforme all'uso per il quale esso è stato concepito, con l'esclusione dei difetti derivanti dalla normale usura del mezzo e tutti i difetti che lo rendono non conforme a quanto dichiaratole in sede di trattativa, nonché all'uso particolare che il cliente aveva dichiarato voler fare del veicolo e che il venditore conosceva ed aveva accettato.
2. Sui veicoli usati: tutti i difetti che rendono il veicolo non conforme a quanto ci si debba aspettare da veicolo similare in analoghe condizioni di usura, e tutte le difformità riscontrabili rispetto a quanto promesso dal venditore, nonché tutte le difformità di funzionamento rispetto all'uso particolare del veicolo che si era dichiarato voler fare al venditore, se il venditore lo conosceva e lo aveva accettato.
3. Sulle riparazioni eseguite in officina: tutti i difetti di installazione del particolare riconducibili a fatto dell'installatore o a difetto di prodotto, nonché tutti i difetti relativi al particolare installato, sia funzionali sia estetici.
4. Sui ricambi o sugli accessori acquistati al banco e non installati: unicamente i difetti riconducibili al prodotto (libretti di istruzione e montaggio incomprensibili, difettosità estetica o funzionale che rende il particolare inidoneo alla sua corretta installazione ed allo svolgimento delle funzioni per cui è stato progettato) e difetti che rendono inidoneo il particolare all'uso specifico cui il cliente aveva dichiarato voler destinare il particolare, se il venditore lo conosceva e lo aveva accettato.

## Qual è la normativa di riferimento e da quando è in vigore?

La legge a cui ci riferiamo è il Decreto Legislativo N°24 del 02/02/2002, seguente alla direttiva 99/44 CE. In Italia la legge è entrata in vigore il 23/03/2002, pertanto si applica solo alle vendite eseguite a partire da tale data.

## Quand'è che può affermarsi che un prodotto è conforme al contratto di vendita?

Quando presenta idoneità all'uso e caratteristiche identiche a beni identici.
Quando presenta idoneità all'uso simile a quella di beni analoghi.
Quando risponde alla descrizione fatta dal venditore.
Quando risponde alle dichiarazioni pubblicitarie.
Quando è idoneo all'uso particolare del consumatore, se esso è stato dichiarato dal consumatore ed il venditore lo ha dichiarato possibile e quindi accettabile.

## Che durata ha la garanzia su questi prodotti?

Due anni, che decorrono dalla data di emissione del documento fiscale che attribuisce la proprietà del bene al consumatore. Attenzione, in caso di motociclo nuovo, la decorrenza è per prassi fissata alla data di immatricolazione. <u>Attenzione pertanto, se si</u>

ritira il motociclo un mese dopo averla immatricolato, si è perso un mese di garanzia senza che il bene abbia circolato. Nel caso di bene USATO, il venditore può stabilire, in accordo con il cliente una durata minore, MAI INFERIORE ALL'ANNO. Detto periodo decorre DALLA DATA DI EFFETTIVA CONSEGNA DEL BENE USATO NELLE MANI DEL CLIENTE, DATA CHE SARA' RILEVATA DA APPOSITO VERBALE DI CONSEGNA CHE IL VENDITORE CONSERVERA' TRA I PROPRI CARTEGGI.

## Si può stilare una lista dei particolari che sono in garanzia sempre e di quelli che non lo sono mai?

In realtà ciò non è possibile.
Sui veicoli nuovi, vale il principio che l'elenco (peraltro già molto meno tassativo ultimamente) fatto dalla Casa Madre sul libretto di garanzia serva un po' da spartiacque. Ma ciò che scrive il costruttore non ha rilevanza alcuna, con la nuova normativa. Se il costruttore esclude la sostituzione della batteria, ma la stessa si è scaricata per cattivo funzionamento del dispositivo di ricarica presente sul mezzo, sarà difficile per il venditore non riconoscere un nesso di causalità tra rottura della batteria e malfunzionamento della ricarica della stessa.
Sui veicoli usati, vale il principio che tutto ciò che corrisponde alla normale usura determinatasi in base ai chilometri o agli anni di vita di quel veicolo, non è in garanzia.
Per capire meglio, di volta in volta ciò che possa essere o meno riconosciuto in garanzia, provate a porvi i seguenti quesiti:
Se una batteria dura in media tre anni, potrò chiedere la sostituzione della mia batteria che è quella originale, se la moto ha tre anni e mezzo? La risposta è no, così come non potrò mai chiedere la sostituzione di una lampadina in garanzia, anche il giorno dopo l'acquisto, se questa funzionava al momento del ritiro del veicolo.
Si usa definire come non garantibile: tutto ciò che corrisponde o che dimostra l'usura del veicolo, o ciò che è più usurato della media (in questo caso deve essere consegnata una relazione che lo attesta). Non è mai in garanzia ciò che risulta non conforme a vista, usando la diligenza media (uno specchio crepato, una sella rotta, una graffiatura sulla carrozzeria).
In ogni caso, il momento decisivo, sull'usato, va fatto risalire alla consegna: se qualcosa non funziona e lo si accetta così, non potrà invocarsene la sostituzione, poiché era già rotto prima della consegna.
Sul nuovo il criterio è molto più elastico: deve funzionare tutto ciò che funziona su veicolo identico nuovo, mentre sull'usato, ogni veicolo ha una sua storia particolare, per cui è molto meno dimostrabile ciò che deve essere funzionante secondo la media…

## Quale è il documento fiscale che attribuisce la proprietà e la titolarità del diritto al cliente?:

**Motociclo Nuovo**: Fattura Accompagnatoria o differita intestata al cliente e riportante i dati essenziali del veicolo (numero di targa e di telaio, indicazione di marca e modello, indicazione del corrispettivo totale della transazione, con esposizione dell'importo versato a titolo di spese per le pratiche di immatricolazione, e di quello eventualmente versato per accessori, modifiche, ecc. con relativa descrizione del bene o dell'operazione eseguita.

**Motociclo Usato**: Fattura Accompagnatoria o differita in regime di margine usato (bene esente da I.V.A.) o dichiarazione scritta con le stesse indicazioni richieste per il veicolo nuovo.
Riparazione o manutenzione di motociclo: Ricevuta Fiscale o Fattura Fiscale (se il soggetto ha la partita Iva) rilasciata tassativamente all'atto del pagamento delle prestazioni eseguite. La ricevuta fiscale deve perlomeno contenere i seguenti dati: ragione Sociale completa della ditta che ha eseguito le operazioni descritte, numero progressivo interno, natura, qualità, quantità e, possibilmente codici attribuiti dal costruttore dei ricambi installati, il tutto esposto per singole voci e riportando la marca dei prodotti utilizzati (l'indicazione 4 kg. di olio non ha alcun valore legale, sia per rivalersi nei confronti dell'installatore, sia per rivalersi nei confronti del venditore del veicolo che potrà sempre opporre l'inidoneità del ricambio utilizzato. Si pensi alla indicazione: "nr.1 filtro olio": tale indicazione non specifica se il filtro olio che è stato montato è quello idoneo per quella moto e neppure il costruttore del filtro stesso, rendendo non opponibile un'applicazione di prezzi di listino sbagliata, ed anche un difetto originato dal filtro stesso. Infatti non si potrà praticamente reclamare con l'installatore non potendo dimostrare (nel caso specifico se il filtro fosse a cartuccia interno) che filtro fu montato e neppure con il venditore del veicolo in quanto non fu lui a montare il filtro in questione. La ricevuta fiscale deve inoltre contenere: dati identificativi del motociclo ed almeno il cognome del cliente. E' prassi corretta richiedere una firma di accettazione lavori sulla ricevuta stessa da parte del cliente.
Su **ricambi, accessori, abbigliamento venduti a banco**: scontrino fiscale dal quale si evinca almeno la natura del bene, anche generica, specie se il prezzo applicato è quello di listino (non va bene la dicitura "Reparto 1" perché non identifica alcunché, può già andare bene la dicitura "Ricambi" se si compra una candela e la si paga il prezzo ufficiale, oppure "accessori Givi", "Parabrezza", ecc.

## Cosa devo fare per ottenere il riconoscimento della garanzia?

Prima di sporgere reclamo:

1. Sul motoveicolo nuovo: attenersi alle disposizioni relative alla manutenzione che trova descritte nel libretto di uso e manutenzione ed a quelle che il venditore le ha descritto in fase di consegna.
2. Sul motoveicolo usato: attenersi alle disposizioni relative alla manutenzione che il venditore (unico responsabile per il mezzo acquistato) le ha prescritto sia per iscritto sia verbalmente.
3. Sulle riparazioni di officina: attenersi alle prescrizioni fornite dall'installatore se ritenute fondamentali, normalmente scritte in calce al documento fiscale che le verrà rilasciato alla consegna o su allegato comunque scritto.
4. Sugli acquisti di parti di ricambio, accessori, abbigliamento: solo laddove presenti, attenersi scrupolosamente alle istruzioni contenute negli articoli acquistati, sia in merito alla installazione sia all'utilizzo.

Quindi:
1/2/3- recarsi presso il venditore del bene ritenuto difettoso, producendo oltre al motociclo, anche copia del documento fiscale, nonché, se trattasi di motociclo: copia delle ricevute fiscali attestanti la manutenzione regolarmente eseguita.

4-recarsi presso il venditore con: documento fiscale già citato e bene ritenuto difettoso con relativa/o scatola o imballo in cui venne consegnato all'origine.

### Ho sentito parlare di garanzia convenzionale, che si affianca alla garanzia legale, di cui stiamo parlando, in cosa consiste?

Mentre la garanzia legale è, come stiamo vedendo, la garanzia che responsabilizza il venditore e lo pone come unico interlocutore con il consumatore che reclami difetti di conformità sul prodotto acquistato, la garanzia convenzionale è la speciale copertura concessa direttamente al consumatore dal costruttore del bene. Nel campo motociclistico ci si imbatterà sempre nel cosiddetto "LIBRETTO DI GARANZIA" che altro non è che un carnet ove annotare gli interventi di manutenzione eseguiti sul veicolo. Su questo carnet sono sovente riportate delle condizioni o degli eventi che il costruttore ritiene di voler coprire direttamente al consumatore, evitandogli da subito qualsiasi discussione con il venditore del bene. <u>La garanzia convenzionale, essendo una copertura contrattuale, può essere sottoposta a delle specifiche condizioni che il costruttore impone al cliente finale: tra queste rientra normalmente l'esecuzione della manutenzione agli intervalli prestabiliti e presso officine ufficiali della rete di vendita di quella determinata Casa Motociclistica.</u>

### La garanzia "convenzionale" quanto dura?

La garanzia convenzionale può avere durata libera, che stabilisce il costruttore del bene. Occorre pertanto ricordare ancora una volta che il responsabile nei confronti del cliente è tassativamente il venditore. Se il costruttore del bene stabilisce di offrire una garanzia convenzionale di 12 mesi, è libero di farlo. In ogni caso sussiste l'obbligo del venditore di coprire i difetti di conformità per 24 mesi dalla data di vendita.

### Mi sono informato per acquistare una moto usata. Il venditore mi ha detto che per la garanzia sarei stato coperto in base ad un carnet che viene da lui fornito e che dura un anno. In ogni caso mi ha spiegato che occorre rivolgersi al numero verde di questa assistenza per avere l'ok alla riparazione, è corretto?

In questo caso il venditore sta proponendo una garanzia convenzionale. ATTENZIONE: la garanzia convenzionale non sostituisce quella legale, né può limitarne gli effetti. Può solo affiancarsi a quella legale. Sotto l'aspetto pratico, se ella avesse stipulato un contratto di acquisto di quel veicolo ed il venditore non avesse scritto di suo pugno "garanzia legale di un anno", anche consegnando il carnet di cui le ha parlato, la garanzia legale sul veicolo sarebbe stata pari a 24 mesi, cioè due anni. Inoltre, la garanzia convenzionale in ogni caso serve a aggiungere alla normale garanzia di legge elementi e servizi da fornire al cliente. <u>Pertanto, qualsiasi indicazione che obblighi a rivolgersi a "numeri verdi" o a Call centers ESTERNI all'azienda del venditore, non ha alcuna validità. IL DIFETTO DI CONFORMITA' VA INNANZI TUTTO FATTO RILEVARE AL VENDITORE, se poi questi vorrà appoggiarsi a forme di garanzia esterne, resterà semplicemente un fatto suo privato, senza alcuna rilevanza giuridica verso il cliente.</u>

### Quindi su una moto usata, tutto quello che si rompe, è in garanzia?

No, non è così. Abbiamo già spiegato che è preciso obbligo del venditore garantire i difetti di conformità del prodotto. Questo significa chiaramente che tutti i difetti preesistenti alla consegna del bene usato, o tutti i difetti derivanti dall'usura pregressa del bene, sempre che essi siano stati correttamente mostrati al cliente, non sono mai riconoscibili come difetti di conformità. D'altronde, il concetto è piuttosto semplice da comprendere: si compra una moto usata per risparmiare; tale risparmio si traduce per il consumatore inevitabilmente in un maggior rischio di rottura del veicolo. Se il veicolo non avesse queste prerogative, infatti, non potrebbe costare sensibilmente meno dello stesso veicolo nuovo. Inoltre, è altrettanto facilmente comprensibile il fatto che, se un bene nuovo che costi, per esempio 10, abbia due anni di garanzia integrali, magari dati in dotazione dal costruttore insieme al bene, un bene usato che costi 3 o 4 abbia molte meno possibilità di essere garantito.

Inoltre, va sempre ricordata l'origine del termine a cui ci si riferisce: USATO, appunto. IL VENDITORE GARANTIRA' CHE IL BENE E' USATO, MAGARI IN UN CERTO MODO, PIU' O MENO PESANTEMENTE DAL PRECEDENTE PROPRIETARIO, MA NON POTRA' MAI GARANTIRE CHE ESSENDO USATO ESSO NON SI ROMPA, PROPRIO PERCHE' TRA LE CARATTERISTICHE SALIENTI DEL BENE C'E' GIA' IN PARTENZA L'USURA PREESISTENTE ALL'ACQUISTO.

AI FINI DI TALE GARANZIA, SONO QUINDI CONSIDERATI SOLO I DIFETTI NON DERIVANTI DALL'USO NORMALE DELLA COSA.

### La garanzia legale, si trasmette in caso di cessione del bene?

No, la garanzia legale non è cedibile a terzi rispetto al rapporto iniziale. Può invece trasmettersi la garanzia "convenzionale", a patto che sia il costruttore o l'importatore del veicolo a consentire tale possibilità.

### Volevo mettere la mia moto usata in "conto vendita" presso il concessionario dove l'acquistai. Mi sono sentito rispondere che si tratta di un servizio non più possibile.

Questa è una conseguenza logica della nuova normativa. Infatti, poiché la legge impone al venditore professionale di garantire tutto l'usato che commercializza, egli può logicamente essere indotto a non fornire tale garanzia su beni dei quali non è effettivamente proprietario e quindi responsabile. Una parte della dottrina in materia ritiene che il venditore dovrebbe rispondere con garanzia solo dei beni a lui intestati, e che quindi egli non risponda delle difformità presenti sui beni intestati a terzi soggetti anche se da lui rivenduti. Tale interpretazione è però contraria allo spirito della legge e non può accogliersi favorevolmente: se fosse vera sempre, allora il venditore professionale non fornirebbe garanzia neppure su, poniamo per esempio, un bauletto usato proveniente da un cliente, basterebbe farsi rilasciare dal privato semplice dichiarazione che tale bene non è del concessionario per eludere la normativa. <u>Pare invece corretto affermare che il venditore professionale deve rispondere completamente ed in base alla nuova normativa per tutti i beni (nessuno escluso,</u>

altrimenti la legge lo direbbe) da lui rivenduti. Pertanto, egli risponde anche dei difetti dei motocicli a lui non intestati, ma da lui rivenduti.

## Come si individua allora la responsabilità per i difetti di conformità su di un bene usato, se non è di proprietà del venditore?

La domanda è molto interessante. Pare potersi affermare che, preesistendo il REQUISITO FONDAMENTALE che il motociclo sia ancora intestato ad un privato, la trattativa di vendita, anche se si svolge all'interno dei locali di vendita del concessionario, debba tassativamente svolgersi tra privati (il cedente e l'acquirente) senza interessamento del venditore, né in fase decisionale e di trattativa, né in fase di consegna del mezzo, per la quale il venditore dovrà limitarsi a mettere il veicolo fuori dal negozio NELLE MANI DEL PRECEDENTE PROPRIETARIO O IN QUELLE DEL NUOVO PROPRIETARIO SE QUESTI DIMOSTRERA' LA TITOLARITA' DEL DIRITTO.
Quindi, appare corretta l'impostazione data ultimamente da qualche rivenditore: questi rifiuta di prendere le moto "in conto vendita" facendo poi firmare procura a vendere ed annotando l'operazione sull'apposito registro della questura (ora demandato agli uffici commercio dei comuni), mentre preferisce istituire un "conto esposizione" nel quale offre uno spazio del proprio negozio dietro corresponsione di corrispettivo per "l'affitto" al privato, esponendo sul veicolo il numero di telefono del venditore ed eventualmente offrendo una serie di servizi aggiuntivi (lavaggio, rimessaggio, pubblicazione foto su Internet o su riviste sempre specificando che si tratta di bene venduto da privato), ma mai facendosi riconoscere un corrispettivo per la vendita più o meno diretta del bene in questione.
Allo stesso modo è da escludersi tassativamente che qualora un motociclo sia ancora intestato al precedente proprietario, ma venga in parte o in toto commercializzato da rivenditore professionale, possa evitarsi una responsabilità in prima persona dell'ente venditore, ritenendosi sufficiente a dimostrare la rivendita professionale anche solo: a)la pubblicità svolta in nome e per conto del concessionario; b)la trattativa verbale tra concessionario e acquirente; c)il versamento, nelle mani del concessionario di somme di danaro anche se imputate al privato intestatario; d)la risultanza contabile da cui si possa evincere che il concessionario aveva scontato il valore o parte di esso del motociclo poi posto in vendita in nome del privato da un precedente acquisto eseguito dal privato stesso nel suo negozio.

## È vero, come mi hanno detto, che debbo fare i tagliandi sulla mia moto solo presso l'officina del venditore?

No, non è vero. Occorre distinguere quali effetti possa avere l'esecuzione o meno di tagliandi presso l'officina del venditore o presso officina esterna.
Nel caso si faccia eseguire la manutenzione presso l'officina del concessionario venditore, è evidente che se il cliente ha rispettato le scadenze chilometriche a cui tali interventi devono essere eseguiti, nulla dovrà poi dimostrare al venditore in merito alla regolare manutenzione, poiché essa non sarà contestabile dallo stesso venditore in nessun caso.
Nel caso la manutenzione sia stata eseguita presso un'officina esterna, qualsiasi, è preciso onere del cliente dimostrare che tale manutenzione non solo è stata eseguita

alle scadenze regolari, ma anche che le operazioni prescritte dal costruttore ai fini della regolare manutenzione sono state tutte seguite dal meccanico esterno. QUESTO FATTO E' DIMOSTRABILE UNICAMENTE CON L'ESIBIZIONE DELLE RICEVUTE FISCALI EMESSE DALL'OFFICINA DALLE QUALI SI EVINCANO CHIARAMENTE: DATI IDENTIFICATIVI DEL VEICOLO, CHILOMETRAGGIO DI ESECUZIONE DELLE OPERAZIONI, OPERAZIONI ESEGUITE CON LORO DESCRIZIONE SINTETICA, MANODOPERA ADDEBITATA E MARCA, CODICE E TIPOLOGIA DEI RICAMBI IMPIEGATI. Occorre pertanto aver ben presente il fatto che, qualora la manutenzione, anche se eseguita in buona fede ed agli intervalli prescritti dal costruttore, ma utilizzando materiali non idonei o eseguendo operazioni inferiori o diverse da quelle prescritte, comporterà l'automatica estinzione dell'obbligo di garantire il veicolo da parte del venditore. Questo fatto avrà inoltre effetto automaticamente negativo sulla conseguente garanzia convenzionale, esonerando anche il costruttore dal rispondere dei difetti da lui direttamente garantiti.

## I tagliandi di manutenzione, quando vanno eseguiti?

Non vorremmo complicare troppo la vita, ma l'interpretazione corretta pare essere la seguente:
veicoli acquistati nuovi: occorre attenersi scrupolosamente alle indicazioni riportate sia sul libretto di uso e manutenzione del veicolo, sia a quelle riportate sul carnet di garanzia (c.d. "garanzia convenzionale", vedi sopra)
veicoli acquistati usati: se il venditore non fornisce indicazioni scritte (esempio: eseguire il cambio olio ogni 3.000 km, cambiare la candela ogni 1.000 km, ecc.) gli intervalli a cui far eseguire gli interventi dovranno coincidere con quelli prescritti in origine dalla Casa produttrice del mezzo. Per conoscerli, a parte il fatto che il venditore è sempre tenuto a dichiarare tali intervalli, si può ricorrere al libretto di uso e manutenzione se presente (se non presente conviene chiederne una copia al venditore, anche pagandola), oppure rivolgersi ai siti Internet dei produttori o importatori (segnaliamo quello della Honda Italia per completezza e precisione) Se non si trova alcun'indicazione, la cosa più saggia da fare è farsi rilasciare una dichiarazione scritta indicante con precisione quando vadano eseguiti gli interventi dal venditore del veicolo che è l'unico responsabile nei confronti del cliente.
Va inoltre tenuto sempre conto, IN OGNI CASO, che è tassativamente necessario ed obbligatorio rispettare i CHILOMETRAGGI PRESCRITTI. In caso di un tagliando previsto, poniamo il caso, a 6.000 km. ed eseguito invece a 6.300 km, il venditore, applicando in maniera tassativa la normativa potrebbe sempre rifiutarsi di applicare la garanzia.
D'altra parte, si tratta anche di buon senso, se il cliente esige precisione e correttezza deve essere pronto a garantire lo stesso impegno nei confronti della controparte.
In ogni caso, farà fede il chilometraggio SCRITTO sulla ricevuta fiscale rilasciata dal meccanico che ha eseguito il lavoro. Se poi si riesce a farsi scrivere 6.000 in luogo dei 6.300 meglio così. E' peraltro perfettamente comprensibile che anche chi esegue i tagliandi tenda a rispettare la reale situazione esistente, poiché sarà sempre responsabile di quello che dichiarerà.

## Posso eseguire la manutenzione della mia moto personalmente?

La risposta è No. O meglio, può farlo, a patto di rinunciare totalmente a qualsiasi forma di garanzia. Infatti, nessuno potrà mai provare di avere eseguito i tagliandi previsti, mancando un documento ufficiale che lo attesti. Inoltre è il caso di ricordare che anche le operazioni più semplici, come ad esempio ingrassare la catena, non possono essere eseguite sulla pubblica via, ma solo in aree private.

## Ma se il concessionario mi timbra il libretto di garanzia?

Se il concessionario è anche il venditore di quel veicolo, egli è libero di decidere delle conseguenze che ne subirà, timbrandole il libretto di garanzia senza eseguire realmente gli interventi, infatti: a) dichiara di aver eseguito come proprie delle operazioni eseguite da altri; b) dichiara il falso nei confronti del potenziale successivo acquirente del suo veicolo e della Casa Madre che rappresenta, con conseguenze facilmente prevedibili, laddove si verificassero inconvenienti determinati da cattiva manutenzione del mezzo.
Se chi timbra il libretto di garanzia non è invece il venditore, tale timbratura non riveste alcun effetto nei confronti del venditore, il quale, per applicare la garanzia è tenuto a richiedere l'esibizione dei documenti FISCALI comprovanti l'esecuzione della manutenzione.

## Il mio concessionario mi ha omaggiato il primo tagliando. Come dimostrerò di averlo eseguito?

Riallacciandoci al discorso precedente, il problema non esiste. In questo caso il responsabile della manutenzione è, per forza, lo stesso venditore. Se non le viene consegnato alcun documento (ricevuta fiscale con l'indicazione che il corrispettivo non è stato pagato perché omaggiato), sarà sufficiente il semplice timbro, sempre nei termini chilometrici esatti, sul libretto di garanzia.

## Come si individua l'officina "autorizzata" per la mia moto?

Se lei ha acquistato un veicolo nuovo, è sufficiente che si rivolga all'importatore o al costruttore del veicolo. Se ha acquistato un veicolo usato, a patto che ella si attenga alle disposizioni del venditore, o del costruttore, non esiste alcun obbligo di rivolgersi ad un meccanico piuttosto che ad un altro.
Ribadiamo che non esiste in linea di massima alcun obbligo di eseguire la manutenzione presso il venditore o presso una sua officina affiliata e/o autorizzata. Affermiamo che "aiuta", eliminando alla radice tutte le contestazioni sul come e sul dove certe operazioni si siano eseguite. Nessun venditore potrà mai contestare l'uso di un olio o di un filtro piuttosto che di un altro se l'installatore è lui stesso.

## È vero che , una volta che ho reso l'usato al concessionario, smetto di esserne responsabile del tutto?

Lo è solo per gli eventi occorsi al suo ex-veicolo dalla data di consegna fisica nelle mani del concessionario. Le norme del codice civile che si applicavano prima della nuova normativa, in quanto Ella non è un rivenditore professionale, si applicano tuttora.

Potrà essere sempre chiamato a rispondere di dichiarazioni mendaci rese al concessionario (come ad esempio chilometraggi alterati, incidenti nascosti, numero proprietari in misura diversa da quella dichiarata, mancata esecuzione di tagliandi e campagne di richiamo obbligatorie, ecc.). Non sarà invece chiamato a rispondere degli eventi occorsi al veicolo dopo la rivendita, se questi non dipendono da fatto di cui sopra. Poniamo il caso che il venditore a cui Ella ha reso la sua moto ignori in assoluta buonafede che la moto ha percorso 100.000 km, anziché 70.000 come riportato sullo strumento, poiché lei lo aveva fatto sostituire per rottura dopo 30.000 km. e non dichiari questo fatto al venditore. Questi rivende la moto ed il cliente capita nell'officina dove Ella fece eseguire il lavoro e riconosce la moto. In questo peraltro rarissimo caso scolastico, il venditore ha il diritto, potendo provare l'evento che Ella aveva dolosamente celato, a fronte di un rimborso richiestogli dal nuovo acquirente del suo ex- veicolo, di recedere nei suoi confronti, richiedendole un rimborso a sua volta. Segnaliamo inoltre che si è responsabili dello stato del veicolo sino alla effettiva consegna al concessionario. Poniamo il caso che oggi Ella vada a farsi valutare la moto usata per acquistarne un'altra. Terminata la trattativa, decide di acquistare il nuovo veicolo. Nella proposta d'acquisto sono fissati i valori definitivi, approvati da entrambe le parti, ma la consegna del nuovo viene rimandata avanti di quindici giorni. In accordo con il venditore decidete di posticipare anche la consegna del veicolo dato in permuta. Sappia che il venditore ha la piena facoltà di riconsiderare il valore in base alla eventuale usura ulteriore intercorsa nel periodo in cui Ella attendeva il nuovo. Non solo: qualsiasi evento negativo occorso dalla data di sottoscrizione alla consegna effettiva che non abbia dichiarato autorizza addirittura il venditore a rifiutare il ritiro del veicolo usato, obbligandola contestualmente a dare corso all'acquisto del nuovo veicolo.
POTENDO DARE UN CONSIGLIO, SI DA' SEMPRE QUELLO DI CONSEGNARE L'USATO IMMEDIATAMENTE, O, AL PIU' TARDI, IL GIORNO DOPO. SI EVITERANNO DISCUSSIONI SPIACEVOLI E RICONTRATTAZIONI SICURAMENTE POCO AVVINCENTI PER IL PROPRIO PORTAFOGLI.

## Un veicolo immatricolato a "chilometri zero" è considerato veicolo nuovo o veicolo usato?

La risposta è insita nella domanda:
se il contachilometri riporta un 'indicazione uguale o di poco superiore allo zero, la moto, se già immatricolata, è da ritenersi a tutti gli effetti NUOVA. Questo fatto produce due effetti: 1- la garanzia CONVENZIONALE (si veda sopra per le definizioni già date) è valida per il periodo <u>residuo</u> rimanente a disposizione tra la data di immatricolazione e quella di scadenza fissata dal costruttore; 2- la garanzia legale, fornita dal venditore sarà invece di due anni non riducibile ad un anno, cosa che sarebbe possibile solo se il veicolo risultasse usato, ossia avesse circolato effettivamente su strada.
Se il contachilometri riporta invece cifre che superano le unità, ed appare palese l'uso su strada (si verifichi lo stato d'uso dei battistrada e dei dischi freno, per esempio) il veicolo va ritenuto usato, ed in questo caso, a parte gli effetti sulla garanzia convenzionale, che sono i medesimi per il veicolo già immatricolato ma che non ha

circolato, il venditore può legittimamente fissare un periodo di un anno di garanzia legale.
Raramente può verificarsi il caso in cui il veicolo sia usato ma privo di immatricolazione: si tratta generalmente dei veicoli che la concessionaria ha utilizzato per brevi periodi con la cosiddetta TARGA PROVA: questi veicoli vanno ritenuti nuovi a tutti gli effetti, in quanto non è stata attivata neppure la garanzia convenzionale presso il costruttore.
Evidentemente, non può affermarsi lo stesso per i veicoli destinati ad uso sportivo (moto racing per uso in pista o da cross) che palesemente appaiano usati al di là dei semplici "giri dimostrativi". Questi sono da ritenersi veicoli usati, anche perché difficilmente il concessionario potrà attivare alcuna garanzia convenzionale presso il costruttore, che normalmente è informato dell'uso particolare al quale fu destinato quel mezzo.

### Sto trattando per l'acquisto un veicolo di un noto Marchio che ha cessato la produzione, come mi debbo comportare?

Ella non indica se l'acquisto si riferisce ad un veicolo nuovo, proveniente da stock immagazzinato dal venditore o se invece si tratta di un veicolo usato.
Iniziamo dal caso più semplice: il veicolo usato. Il venditore è tenuto a fornire la medesima garanzia che le fornirebbe se acquistasse un veicolo usato di marchio tuttora in produzione. Ci sia permesso comunque evidenziare ciò che appare già palese nella sua domanda: lei stesso afferma che l'azienda dalla quale fu prodotto il motociclo che sta acquistando ha cessato la produzione. E' quindi assolutamente in grado di capire le probabili difficoltà di approvvigionamento di tutta una serie di ricambi che il venditore potrebbe incontrare nel prestare assistenza al veicolo. Quindi appare palese che il venditore Le stia vendendo un veicolo conforme alla situazione in cui si trova, ovvero un veicolo del quale probabilmente, a fronte di uno sconto commerciale piuttosto elevato, le viene già implicitamente presentata una probabile situazione di difficoltà futura, per la quale sarebbe irragionevole che Ella poi chiedesse al venditore la risoluzione del contratto o una riduzione del prezzo di acquisto.
Ben diverso sarebbe il caso in cui Ella acquistasse il motociclo senza conoscere la reale situazione di cessata produzione o di esistenza di quel Marchio o, peggio, il venditore le assicurasse situazioni gestionali di quel determinato Marchio diverse da come si presentano nella realtà. In questo caso, potendo dimostrare la propria ignoranza in "buona fede", magari perché la produzione è cessata poco prima che perfezionasse il suo acquisto, avrebbe con ogni probabilità diritto a vedersi riconoscere una riduzione del prezzo pagato, salvo che lo stesso fosse già stato piuttosto basso rispetto alle quotazioni di mercato, fatto che la doveva far riflettere che qualcosa non fosse "perfetto".
Nel caso di acquisto di veicolo nuovo: prezzi particolarmente bassi, diciamo scontati di un 35-40% o più rispetto alle quotazioni di listino ufficiali, debbono sempre insospettire, ed il venditore dovrà fornire adeguate spiegazioni, poiché nessuno, di solito vende in perdita ciò che commercializza. Ancora più palese sarà la situazione, facilmente identificabile, di trattativa su di un veicolo del quale non esiste più, su alcuna rivista specializzata, il listino di vendita al pubblico. Qualcuno potrebbe essere

indotto a pensare che un acquisto così vada sempre rifiutato. Noi propendiamo per una soluzione intermedia. Occorre comunque considerare che il venditore deve garantire per due anni la conformità del veicolo nuovo, che deve funzionare in maniera corretta. Deve peraltro garantire la regolare eseguibilità della manutenzione periodica, la reperibilità dei ricambi (che può benissimo avere nel suo magazzino). Inoltre, spesso si fanno affari molto proficui, acquistando veicoli di stock obsoleti dei concessionari, tenendo conto anche che normalmente, soprattutto nel settore scooter, moltissimi componenti, anche meccanici, sono sovente gli stessi montati anche da Marche più famose e ancora presenti sul mercato.
L'effetto di cui siamo certi è che comunque non sarà possibile per il venditore fornire la cosiddetta garanzia convenzionale, ossia quella di cui risponde il costruttore, anche rivolgendosi ad altri concessionari del Marchio presenti in luoghi diversi da quello ove si acquistò il veicolo. Ecco perché diventa fondamentale che la garanzia fornita dal venditore sia possibilmente scritta e molto dettagliata.

### Ho acquistato una moto usata da un privato, cosa cambia, a livello di documenti per il passaggio?

Poco. Il compratore deve firmare il trasferimento della proprietà della moto davanti al notaio, tale atto si compila e si firma sul certificato di proprietà. Se il motociclo è ancora provvisto di foglio complementare, il notaio dovrà redigere un atto a parte, contenente i dati del venditore, dell'acquirente del motociclo. La presenza del compratore a tale atto sarà necessaria per l'identificazione davanti al notaio. Non se il passaggio avviene sul certificato di proprietà. L'atto poi messo a repertorio dal notaio dovrà essere trasmesso a cura del compratore allo **sportello telematico dell'automobilista**, che ha sede al P.R.A. o presso gli uffici provinciali dei trasporti terrestri.

### Vorrei comprare una moto omologata per uso stradale-enduro, per poi adibirla ad un uso fuoristradistico più gravoso, il venditore me ne garantisce tale uso particolare?

Dal suo caso particolare traiamo tutti gli esempi possibili per chiarire questo punto.
La legge è molto chiara: la garanzia che il venditore deve fornire, sia su veicolo nuovo che su di un veicolo usato riguarda non solo la conformità del motociclo rispetto a quanto dal venditore dichiarato, ma anche e soprattutto la conformità, la rispondenza, all'uso particolare che il cliente aveva dichiarato di voler fare con quel determinato oggetto.
Ciò significa una cosa soltanto: DICHIARATE SEMPRE SE DI UN MOTOCICLO O DI UN ACCESSORIO O DI UN CAPO DI ABBIGLIAMENTO, DESIDERATE FARE UN USO FUORI DELL'ORDINARIO. LA RESPONSABILITA' PER EVENTUALI MALFUNZIONAMENTI VERIFICATISI DURANTE QUELL'USO PARTICOLARE SARA' DEL VENDITORE SOLO SE POTRETE DIMOSTRARE CHE LUI ERA A CONOSCENZA DELL'USO A CUI VOLEVATE DESTINARE LA COSA ACQUISTATA.
Da questo ragionamento derivano casi particolari. Se state acquistando lo scooter per vostro marito che pesa 130 chili, e lui non è presente all'acquisto, e non lo dichiarate in apertura di trattativa, non potrete poi reclamare in seguito perché le sospensioni

vanno a fondo corsa. Come poteva il venditore sapere che invece di una persona di peso medio lo scooter avrebbe fatto gli straordinari?
Altre e non improbabili conseguenze possono verificarsi se acquistate una moto da enduro che monta gomme da asfalto e pensate di farci sovente gite in campagna, se acquistate una moto due tempi usata e non dichiarate che ci andrete a "spalancare il gas" in pista, se acquistate uno scooter due tempi e non dite, laddove esista un probabile blocco del traffico per tali mezzi nel centro storico della vs. città, che dovrete usarlo per andarci appunto in centro.
Il venditore, infatti dà per scontato che determinate informazioni che esulano dalla normale ed ordinaria amministrazione, o che riguardano cose piuttosto palesi e visibili, siano dal cliente già verificate in partenza o, al più, sia il cliente stesso a doversene preoccupare.
Altra cosa è la reticenza o il fornire informazioni errate da parte del venditore: in questo ambito opera appunto la legge tutelandovi. Va inoltre ed infine considerato il grado di preparazione media dello specifico cliente. E' quindi il venditore a dover interpretare di volta in volta le capacità specifiche dell'interlocutore. Pertanto chiarite sempre chi siete e cosa volete, cosa sapete in materia motociclistica. Esponete chiaramente tutti i vostri dubbi, fate scrivere sul contratto in modo esplicito che volete destinare il motociclo ad un determinato uso specifico, solo così il venditore non potrà poi negare un suo coinvolgimento ed una sua specifica consapevolezza e quindi una sua precisa approvazione di quanto gli avevate richiesto prima di acquistare.

## Perché il contratto che sottoscrivo si chiama "proposta d'acquisto", e non "contratto"? Perché il venditore si può rifiutare di controfirmarlo?

La questione è fiscale, o burocratica, se preferisce. Se Lei sottoscrivesse un regolare contratto, a prestazioni corrispettive, controfirmato da entrambe le parti, esso, in base ai dettami operanti oggi in Italia, per avere valore legale, necessiterebbe di essere depositato all'ufficio del registro e questo comporterebbe il pagamento di un'imposta (detta appunto di registro) che graverebbe su di Lei. L'ostacolo è stato aggirato facendo quindi firmare una Proposta d'acquisto, ossia, una richiesta che il cliente fa al venditore di poter acquistare un determinato bene (equiparato a bene immobile, come un'abitazione per intenderci) a determinate condizioni. Il venditore si limita a non rifiutare la proposta che il cliente gli fa. Così facendo avvalla la richiesta e vi dà corso. Attenzione, però: proprio perché si tratta di una proposta d'acquisto il venditore ha un termine, fissato in sette giorni per rifiutare PER ISCRITTO al cliente la proposta stessa.

## Il venditore mi ha fatto sottoscrivere una marea di clausole sul retro della proposta di acquisto, tranquillizzandomi, e assicurandomi che tanto posso esercitare il "diritto di ripensamento", è vero?

Il diritto di ripensamento viene oggi sbandierato come un diritto "a prescindere" a favore del compratore. In realtà la possibilità che un cliente possa recedere dal contratto firmato dopo aver ripensato e riconsiderato quanto fatto, ottenendo la non esecuzione dello stesso con restituzione anche degli acconti versati, opera solo in alcuni casi.

Innanzi tutto non si applica ai contratti conclusi presso la sede principale o secondaria del venditore, quindi mai per gli acquisti eseguiti in negozio.
Il diritto di ripensamento è operabile solo nelle vendite concluse presso il domicilio o il luogo di lavoro del compratore; nelle vendite tramite catalogo (quindi postali, Internet, o campionario), nelle vendite eseguite durante manifestazioni fieristiche, in quelle eseguite tramite telepromozione o telemarketing, durante gite turistiche, in ogni caso sempre al di fuori dei locali normalmente destinati alla rivendita, come invece sono gli show-rooms o i negozi dei concessionari di moto.

## Ho comprato una moto usata da un concessionario, ed alla mia domanda se la moto fosse incidentata, il venditore mi ha risposto negativamente. Una volta portato il veicolo a casa, dopo accurato controllo, smontando la carena mi sono accorto che il telaio è stato raddrizzato. Come mi comporto?

Innanzitutto sarebbe bene al ritiro del motociclo, farsi consegnare anche la relazione tecnica emessa dall'officina che ha preparato il veicolo per consegnarlo al cliente. In ogni caso, e questo anche prima che la nuova normativa entrasse in vigore, il venditore che dichiara come non incidentato un veicolo che invece lo è, è passibile di sanzioni penali derivanti dall'aver affermato il falso. Comunque, occorre fare opportune distinzioni: un veicolo perfettamente riparato equivale ad un veicolo in condizioni conformi a non incidentato, se tale riparazione non obbliga il riparatore a ricollaudare o ripunzonare il telaio: in tal caso la riparazione è evidente sui documenti di circolazione e pertanto comporta una svalutazione commerciale che deve essere risarcita. Nel caso invece la riparazione sia stata fatta maldestramente o il veicolo sia gravemente lesionato l'acquirente ha diritto come estrema possibilità a restituire il mezzo acquistato ricevendo in restituzione i soldi versati, compresi quelli versati per il passaggio di proprietà.

### Conviene sempre non dare in permuta l'usato al concessionario?

In linea di massima sì. Il comportamento standard di un venditore professionale di moto, in caso di permuta, è quello di applicare in genere un prezzo più alto al veicolo venduto in caso di permuta, cioè il prezzo pieno di listino: questo per ammortizzare il quasi certo deprezzamento che l'usato permutato subisce nei periodi di giacenza (in attesa del nuovo compratore) presso il salone. Sono inoltre da considerare tutta una serie di costi aggiuntivi più o meno occulti che il rivenditore calcola: costo del passaggio di proprietà del mezzo ritirato, costi per ricambi per il ricondizionamento (i casi in cui un veicolo dato in permuta sia appena stato tagliandato e gommato sono rari) costi preventivamente calcolati in seguito alla garanzia che su quel veicolo dovrà essere data, costi per ricambi da sostituire in caso di in vendibilità medio lunga (batteria, paraolii forcelle, revisione). Infine non va dimenticato che consegnare un usato in permuta significa far accettare al venditore una dilazione sul pagamento del mezzo acquistato, e spesso questa dilazione ha tempi molto incerti sulla sua chiusura (alcuni veicoli usati vengono rivenduti il giorno stesso in cui vengono ritirati, altre volte tre anni dopo). In alcuni casi, la supervalutazione che si ottiene dando in permuta un

veicolo usato è simile ma comunque minore dello sconto che si otterrebbe non consegnando alcun veicolo usato.

## Quali sono le 10 domande "furbe" da fare ad un venditore prima di acquistare un veicolo usato?

1. Quanto costa questo modello?
   (Prima, naturalmente, occorre documentarsi sul possibile valore utilizzando le quotazioni pubblicate sui giornali e considerando che queste variano in funzione delle zone d'Italia, ad esempio uno scooter targato avrà un minor valore in una metropoli perché maggiore è l'offerta di usato).

2. È stata revisionata?
   (Se il veicolo ha più di quattro anni deve aver già passato questa verifica. Altrimenti il suo valore è sensibilmente più basso, eventualmente si provi a tratatre con il venditore l'inclusione nel prezzo della revisione periodica).

3. Quali sono gli optional montati?
   (È necessario scoprire quali sono effettivamente i plus, per evitare di pagare accessori che, magari, erano di serie).

4. È un veicolo ecologico?
   (Se la moto monta la marmitta catalitica o, nel caso non la monti, è omologata come euro 1 o 2, può circolare nei giorni di blocco traffico, quindi ha un valore aggiunto per chi abita in città).

5. È stata modificata?
   (Se il precedente proprietario ha eseguito qualche trasformazione: le elaborazioni, di qualsiasi genere esse siano, possono compromettere l'equilibrio del mezzo)

6. Quanti proprietari ha avuto?
   (Minore è il numero dei precedenti proprietari intesi come privati [i concessionari non vanno conteggiati], maggiori sono le garanzie di efficienza e di validità del veicolo).

7. Posso vedere i documenti?
   (Carta di circolazione e certificato di proprietà devono essere verificati attentamente, per controllare che tutti i dati corrispondano).

8. La garanzia che fornite sul veicolo che cosa copre?
   (È una domanda che ha senso se avete studiato a fondo questa guida e potete così valutare la preparazione reale del venditore; più lo trovate preparato, meno discussioni avrete in futuro).

9. **Posso provarla?**
   (Un rifiuto è lecito solo se giustificato dall'impossibilità di uso della targa prova. Altre motivazioni tipo "non abbiamo tempo" fanno insospettire).

10. **Posso farla esaminare dal mio meccanico di fiducia?**
   (Se la risposta è affermativa, le probabilità che il veicolo sia in ordine sono molte. L'esame del meccanico di fiducia è la migliore garanzia, prima di fare la domanda è opportuno avere realmente un meccanico di cui ci si fidi, evitare di portarsi poi appresso amici pseudo-competenti, si rischia di fare la figura dei "polli" e si viene regolarmente poi spennati).

Quali sono le domande inutili da fare ad un venditore di veicoli usati?

1. **Quanti chilometri ha percorso?**
   (È facile manomettere un contachilometri. Lo stato de veicolo nasce da altre indicazioni).

2. **Ha subito incidenti gravi?**
   (La risposta sarà sicuramente negativa. In questo manuale spieghiamo quali sono gli accertamenti da fare assolutamente necessari).

3. **E' stata tenuta bene?**
   (Ci sono dettagli più veritieri delle parole dei venditori).

4. **Lei pensa che questo modello sia adatto a me?**
   (Arrivare all'acquisto ancora con questo dubbio è un errore: ci si mette in posizione d'inferiorità rispetto a chi vende).

5. **È stata controllata?**
   (Spesso una buona passata alle parti verniciate con il **polish** ed, un lavaggio del motore bastano a far sembrare il veicolo come nuovo).

6. **Lei mi assicura che ... ?**
   (Se si acquista da un privato la risposta non potrà che essere affermativa. Se si ha a che fare con un salonista è necessario verificare le clausole del contratto).

7. **Pensa che sia meglio un nuovo o un usato?**
   (La domanda ha senso soltanto se ci si trova in un salone che vende entrambi i generi di veicoli. Ma nel primo caso i margini di guadagno sono nettamente superiori, e quindi il venditore, se

intravedrà la possibilità di piazzare un nuovo, non se la lascerà sfuggire).

8. Mi dà qualche giorno per pensarci?
   (Il mercato dell'usato è in difficoltà. Chi ha un'auto o una moto da vendere la cederà al primo che si presenta con un'offerta opportuna. Tergiversando si rischia di veder sfumare l'affare).

## Circa un anno fa ho acquistato da un ricambista a banco, una marmitta per il mio scooter 50. Adesso la marmitta che ho installato personalmente, è molto rumorosa, mi sono allora recato presso il ricambista chiedendogli di sostituirmela in garanzia. Lui si è rifiutato, sostenendo che il difetto non è imputabile al venditore. E' corretto il suo comportamento?

Come già enunciato nella fase di spiegazione della normativa, in caso si acquisti un qualsiasi prodotto in scatola (anche in kit di montaggio, ma comunque non installato), il venditore potrà essere chiamato a rispondere solo della non conformità del prodotto rispetto a quanto da lui (anche tramite indicazioni ed istruzioni di montaggio) dichiarato in sede di vendita o di promozione della vendita eseguita.
Premesso il fatto che, senza lo scontrino di acquisto nessuno può dimostrare la titolarità del diritto, e che pertanto si consiglia vivamente di farselo rilasciare sempre dal venditore, Ella avrebbe potuto chiedere la sostituzione solo se la marmitta fosse stata pressoché nuova, ossia appena installatala avesse riscontrato una rumorosità differente da quella di marmitta uguale nuova montata su veicolo dello stesso modello a quello in Suo possesso. In questo caso sarebbe stato preciso obbligo del venditore, innanzi tutto accertarsi che l'installazione da Ella o dal suo meccanico eseguita non fosse stata la causa del difetto, ed una volta escluso ciò, egli avrebbe dovuto sostituire la marmitta. Qualcuno potrebbe domandarsi quindi a cosa serve la garanzia di due anni, se, una volta installato un particolare che deve andare a completare un bene composto, non è più possibile praticamente chiederne la sostituzione. Il periodo così lungo tutela il consumatore in caso di differimento del momento di installazione, rispetto al momento dell'acquisto. Se la marmitta, montata due anni dopo l'acquisto, possedendo ancora il titolo d'acquisto, si fosse rivelata non conforme, se ne sarebbe potuto chiedere la sostituzione. Ed a nulla sarebbero poi valse le giustificazioni del venditore che il prodotto non viene più costruito o che si trattava di una svendita per fine serie. In questo caso il venditore dovrebbe, una volta resogli il prodotto difettoso, restituire la cifra sborsata dal cliente o sostituire il prodotto difettoso con altro analogo anche di diverso produttore, ma senza esborso di danaro per il cliente.

## Quindi, un venditore di ricambi, non sostituisce mai nulla in garanzia?

Detto in sintesi potrebbe anche corrispondere quasi alla verità pratica delle cose. Nel commercio di parti di ricambio o di particolari che necessitano di installazione, il venditore può essere chiamato a rispondere di difettosità del prodotto solamente nei casi in cui il prodotto commercializzato sia non conforme al contratto di vendita. Quindi, il venditore risponderà solo qualora abbia venduto un ricambio dichiarato

adatto a essere installato su quel determinato bene a cui il cliente aveva fatto esplicitamente riferimento (esempio, una catena di trasmissione chiesta per il modello xxx, che poi non si riesce ad installare perché più corta o troppo larga; una batteria di dimensioni errate rispetto allo spazio di alloggiamento; una freccia con l'attacco per un modello od una versione differente) nonché in tutti i casi di palese difformità, ma sul prodotto nuovo (esempio particolarmente critico: una batteria preparata dal venditore già carica, che appena installata risulta assolutamente priva di carica; la stessa batteria priva delle viti per l'installazione, oppure con il corpo in plastica crepato). Mai risponderà legalmente del difetto il venditore di ricambi se il difetto è causato da cattiva installazione o manutenzione, salvo il venditore sia anche l'installatore e/o il manutentore del ricambio, ma in questo caso non sarà chiamato per difetto di conformità, bensì per cattiva installazione del prodotto (magari non eseguita in conformità ai dettami del produttore) o per cattiva manutenzione a lui imputabile (ha dato una tensione di ricarica troppo elevata alla batteria, ecc.). Così, continuando con gli esempi pratici:

Non sarà mai attivabile la richiesta di rimborso per un kit trasmissione venduto imballato e che ha percorso più di 1 metro (sarebbe più corretto dire, più di un giro completo di trasmissione), o per una batteria che abbia ricevuto anche solo una ricarica dal veicolo sul quale fu installata, o per un ammortizzatore che abbia ammortizzato e il difetto non sia il fatto che è risultato scarico al primo colpo). Questo perché la garanzia tutela le prestazioni, o meglio, le caratteristiche del prodotto nuovo, non quelle del prodotto usato. Attenzione quindi anche a ponderare bene quando convenga o meno fare installazioni "self-service" o anche quando sia meglio acquistare in un punto ricambi e portare il particolare ad un terzo installatore, difficilmente riusciremo a chiedere la sostituzione, tranne se il terzo installatore riconosca un suo errore (e sempre che vi riconosca come clienti, dato che spesso non rilascia ricevuta fiscale…). Pare corretto consigliare di acquistare e far montare il ricambio nello stesso punto vendita, sempre se il valore del particolare non consigli strade alternative: in ogni caso fatevi sempre rilasciare ricevuta fiscale del lavoro fatto eseguire, da quel momento anche se cessa la dimostrabilità del difetto di prodotto per il venditore, comincia la responsabilità dell'installatore del prodotto, che segue le normali procedure antecedenti l'attuale normativa (1 anno di tempo).

In fin dei conti, sarebbe estremamente scorretto consentire l'azione di reclamo a chi si sia installato per conto suo un particolare se il difetto deriva da cattiva o maldestra installazione, anche se il costruttore ha dato come caratteristica la facilità di montaggio, visto che si dà come impossibile la percorribilità di azione di reclamo a chi non fa eseguire la manutenzione del proprio motociclo correttamente.

## Ho acquistato uno scooter 50 nuovo. Il problema è che fa una velocità ridicola, posso farlo modificare, facendo levare i "fermi"?

In primo luogo deve sapere che questo tipo di veicolo ha l'obbligo, secondo il codice della strada, di essere meccanicamente limitato alla velocità prescritta dal codice stesso, ovvero 45 km/h. Pertanto, ogni modifica, ammesso che il venditore si dichiari disponibile ad eseguirla, comporterà:

1. la non rispondenza del veicolo al codice della strada, rendendolo di fatto non omologato per la circolazione su strada pubblica;
2. la non rispondenza dell'impianto di scarico alle norme costruttive riportate sul libretto di circolazione, quindi l'impossibilità di superare, senza nuove modifiche, le visite per le revisioni ed i collegamenti che vanno eseguite dopo i primi quattro anni di vita del veicolo e, successivamente, ogni due anni;
3. la non rispondenza del veicolo a quanto dichiarato al proprio assicuratore in sede contrattuale, fatto che può legittimamente comportare il recesso unilaterale dell'assicurazione dal contratto, con conseguenze facilmente intuibili.
4. la non conformità del veicolo a quanto vendutole in origine con decadimento da ogni diritto di risarcimento per difetti in garanzia.

In ogni caso, il venditore, per eseguire le modifiche cui lei accenna, deve farsi rilasciare dal maggiorenne responsabile del veicolo (la persona che risulta titolare del contratto di assicurazione) una dichiarazione firmata in cui lei afferma di voler utilizzare il veicolo per uso competitivo su area privata. In tutti i casi di mancanza di tale "scarico di responsabilità", il venditore, o il meccanico autore della modifica, si rende responsabile pienamente della modifica che potrà sempre risultare eseguita in contrarietà alle richieste del cliente o, peggio, in sua ignoranza in buona fede, riversando sull'operatore le medesime responsabilità che ricadono sul titolare del veicolo.

## In caso di omessa revisione per un ciclomotore deve essere ritirato come sanzione accessoria il certificato di idoneità tecnica oppure viene inflitta sola la sanzione amministrativa?

Il Ministero dell'Interno con nota n. 300A/1/33017/105/2 del 23.04.2001 ha fornito alcune precisazioni nel caso in cui venga accertata la circolazione di un ciclomotore senza che lo stesso sia stato presentato alla prescritta revisione entro i termini previsti dalla norma.

In presenza di tale infrazione si deve applicare la sola sanzione amministrativa pecuniaria prevista dall'art. 80 – comma 14 – del D. Lgs. n. 285 del 30.04.1992 (nuovo Codice della Strada) quantificato con il pagamento in misura ridotta di € 137,55.

## Ho intenzione di acquistare un ciclomotore 50 cc. Come funziona il rilascio del cosiddetto "targhino"?

Il contrassegno di identificazione per i veicoli di cilindrata 50cc, detto "targhino", deve necessariamente essere apposto su tutti i veicoli della categoria citata durante la circolazione su strada pubblica. Il suo scopo è quello di consentire l'identificazione di persona legalmente responsabile di tutti gli eventi occorsi durante la circolazione o la sosta su strada pubblica. Pertanto, può rilasciarsi solo a persona maggiorenne (in caso di acquisto per minorenni, si individua normalmente tale persona in un genitore, ma non è obbligatorio) e normalmente alla stessa persona che poi assicura il veicolo. Il contrassegno viene rilasciato direttamente dalla motorizzazione o dalle agenzie di pratiche automobilistiche. Per ottenerlo occorrono: documento di identità in corso di

validità e codice fiscale, più il versamento del corrispettivo relativo (ovviamente più basso se si fa richiesta direttamente alla motorizzazione).
Il contrassegno è di norma "personale". Questo termine indica in realtà il fatto che il contrassegno non segue il veicolo alla sua eventuale rivendita o demolizione, ma resta di proprietà dell'intestatario, che per disfarsene (operazione peraltro sconsigliata, mantenere il contrassegno non comporta alcun obbligo di pagamento di tasse o bolli) deve recarsi nuovamente in motorizzazione per la cancellazione dai registri di pubblica sicurezza.

### Vorrei acquistare un ciclomotore e mio zio ha un "targhino" che gli è rimasto ed è tutt'ora inutilizzato. Posso usare questo contrassegno o debbo farne uno differente?

La scelta è solo vostra. Chi cede un contrassegno personale ne rimane comunque responsabile di fronte agli eventi che poi si manifesteranno in seguito alla sua circolazione. Pertanto il consiglio da dare al suo parente è comunque quello di verbalizzare per iscritto "il prestito" del contrassegno, onde poi poter eventualmente procedere a tutti gli atti che ne seguissero, quali contravvenzioni, denunce di smarrimento o di furto, ecc.

### Anche i ciclomotori debbono effettuare la revisione?

Si, l'art. 80 del D. Lgs. n. 285 del 30.04.1992 (nuovo Codice della Strada) è applicabile anche per i ciclomotori. Con il Decreto 29.11.2001, è stata disposta la prima revisione del ciclomotore nel 4° anno successivo a quello di rilascio del certificato di conformità tecnica. Detta revisione deve essere effettuata entro il mese corrispondente a quello di rilascio dello stesso certificato e poi deve essere ripetuta ogni due anni, entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione. Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di € 68,25.

### L'assicurazione per assicurare il mio ciclomotore mi chiede il numero di targa. Il venditore si rifiuta di darmi questo dato, dicendo che basta il numero di telaio. E' vero?

Il venditore del ciclomotore ha perfettamente ragione. Alcune compagnie assicuratrici, anzi, per meglio dire, alcuni broker poco informati, trovando nel programma di compilazione del contratto di assicurazione uno spazio per il numero di targa, commettono l'errore di esigere talvolta anche in modo ottuso tale dato. Lei sta di fatto assicurando un ciclomotore, il cui unico dato certo è il numero di telaio. Questo perché il contrassegno è, per definizione, personale. Lei potrebbe avere due ciclomotori non circolanti contemporaneamente e possedere un'unica targhina, nessuno lo vieta. Anzi, si sconsiglia di assicurare il numero di targhino: se ciò avvenisse, lei potrebbe con un'unica assicurazione, in tempi diversi, circolare con veicoli diversi.

Ho sentito parlare di una validità della assicurazione R.C. 15 gg. oltre la sua scadenza. Che significa?

La assicurazione R.C. è prevista dall'art. 193 del codice della strada; relativamente al contratto assicurativo ci si rifà invece all'art. 1901 del codice civile, che fra le altre cose stabilisce che dal giorno della scadenza vi sono 15 giorni per rinnovare il contratto stesso durante il quale il veicolo è assicurato a tutti gli effetti. Quindi, in questi 15 giorni successivi alla scadenza il veicolo è in regola.

Perché normalmente le assicurazioni chiedono una dichiarazione, per i veicoli non precedentemente assicurati, di non aver mai circolato senza copertura assicurativa?
C'è qualche norma che rende responsabili gli assicuratori anche per questo periodo?
Teoricamente No. La dichiarazione serve a manlevare l'assicurazione in merito al fatto che applicherà la tariffa più alta come classe di ingresso bonus-malus. E quindi a giustificare la mancanza dell'attestato di rischio.

Il bollo quando va pagato?
Rimanendo nel campo dei ciclomotori, la tassa in domanda è ancora una tassa sulla circolazione. Pertanto, il bollo dei ciclomotori va pagato solo in caso di messa in circolazione e può essere contestato solo dalle forze dell'ordine preposte al controllo sulla circolazione, quindi occorre averlo sempre allegato al libretto di circolazione del ciclomotore. Se il veicolo resta inutilizzato, non esiste l'obbligo di bollarlo, e non esiste la possibilità per gli Uffici Finanziari di verificarne il pagamento, in quanto il ciclomotore non è un bene mobile registrato (al momento) quindi è il possesso e la circolazione dello stesso a costituire in capo al soggetto che lo usa oneri ed obblighi inerenti. La tassa in oggetto è fissa, pertanto va versata alla messa in circolazione del veicolo (presso un ufficio postale o un tabaccaio) e rimane uguale anche se pagata per un solo mese, decorre dal primo gennaio al trentuno dicembre di ogni anno e va pagata sul telaio E NON SUL TARGHINO, PER I MOTIVI ESPOSTI PRECEDENTEMENTE.
Per i veicoli targati, cioè con cilindrata superiore ai 50cc, la tassa è riconducibile al possesso del bene, ossia alla sua intestazione al Pubblico Registro Automobilistico. Pertanto l'obbligo del pagamento del bollo decorre dalla data di prima immatricolazione. Può avere, a seconda del periodo dell'anno in cui il veicolo è stato immatricolato, diversa decorrenza. Il bollo dei veicoli targati può avere scadenza/decorrenza da Gennaio o da Luglio dell'anno solare. Il pagamento va eseguito entro il mese successivo a quello di scadenza. Il mancato pagamento viene accertato dagli Uffici Finanziari (ufficio Entrate) e non più dagli organi di pubblica sicurezza preposti alla circolazione, pertanto non è obbligatoria l'allegazione al libretto di circolazione del veicolo, né tanto meno, l'esposizione sul veicolo e agli organi citati.
Si consiglia di continuare a pagare tale imposta presso le delegazioni Aci, esibendo il libretto di circolazione. Infatti detti uffici sono di fatto gli unici ad avere il controllo telematico del veicolo e della sua storia "fiscale", mentre tabaccai e uffici postali,

spesso “inventano” scadenze ed importi del tutto fantasiosi, tra l’altro lasciando in capo al soggetto pagante ogni responsabilità dell’errore commesso, cosa che invece non avviene nelle delegazioni Aci che sono responsabili degli errori commessi in fase di compilazione.

### Ho acquistato una moto usata ed il concessionario non mi ha consegnato l’originale del bollo, è corretto il suo comportamento?

Certamente sì. Come detto sopra il bollo sui veicoli targati è tassa di proprietà con scadenze precise. Lei diviene titolare del veicolo solo dopo che lo stesso le viene intestato al P.R.A., ossia dopo che il venditore ha firmato in suo favore l’atto di vendita. Inoltre, come detto, data la tipologia della tassa in oggetto, non esiste l’obbligo di esibizione del bollo durante la circolazione. La tassa verrà eventualmente contestata al precedente proprietario, sino alla prima data di scadenza raggiungibile dopo la vendita. Sarebbe peraltro importante che il venditore le avesse consegnato una fotocopia del vecchio bollo, questo onde accertare lo stato attuale della tassa stessa. In ogni caso, se ciò fosse impossibile, si rechi presso una delegazione ACI con il libretto di circolazione. In pochi minuti sarà in grado di conoscere scadenza del bollo ed eventuali omissioni di pagamento del precedente proprietario (fatto comunque che non ha alcuna implicazione per lei, la multa arriverà in ogni caso al precedente proprietario, per i periodi di sua competenza).

### Ho acquistato una moto usata ed il concessionario mi ha detto che debbo fare “il rientro da esenzione”, cosa significa?

La moto che ha acquistato era stata messa in sospensione dal pagamento della tassa dal concessionario. L’esenzione è una procedura che consente ai rivenditori di usato (quelli che possiedono la licenza per vendere l’usato) di sospendere il pagamento della tassa di possesso dei motoveicoli che si trovano in deposito presso di loro per essere rivenduti. Ciò è possibile tramite comunicazioni specifiche che il concessionario deve inoltrare ogni quadrimestre ad un apposito Ufficio delle Entrate competente territorialmente. In tali comunicazioni il rivenditore include: 1- i veicoli ricevuti per la rivendita; 2- I veicoli venduti, quindi, tornati in circolazione. Questo consente al venditore di non trovarsi a pagare importi enormi di bolli per veicoli che non stanno circolando.

Nel suo caso, lei ha acquistato un veicolo che, nel momento in cui il bollo è scaduto, è rientrato negli elenchi dei veicoli esentati temporaneamente e sino a passaggio di proprietà dal pagamento della tassa di proprietà. Ella deve pertanto farsi comunicare con esattezza la data dell’atto di vendita dal concessionario a lei del veicolo acquistato. Con tale data deve recarsi presso una delegazione Aci chiedendo espressamente il rientro da esenzione.

Cosa succede se: a) omette di comunicare che si trattava di veicolo in esenzione? b) non va a pagare il bollo?

a) pagare l’intero ammontare del bollo, comprensivo anche del periodo (o frazione di periodo) decorrente dall’ultima scadenza precedente alla scadenza successiva, pagando anche interessi di mora e sanzioni non solo che non le

competono, ma anche ingiusti, in quanto il venditore per sospendere il pagamento del bollo aveva comunque pagato un servizio allo Stato.

b) dopo alcuni anni (di solito tre) lei riceverà l'ingiunzione a pagare per il periodo di sua competenza, in quanto non solo la vendita è stata regolarmente registrata al P.R.A., trasferendo in capo a lei tutti gli oneri fiscali della tassa in oggetto, ed anche perché il concessionario ha provveduto a comunicare la cessione del veicolo a lei, attivando i controlli dell'Ufficio Entrate.

## Posso scegliere la scadenza del bollo del mio motociclo nuovo? Quando debbo pagare il primo bollo?

Può farlo solo in base al periodo in cui immatricola il veicolo nuovo.
Se il motoveicolo viene immatricolato per la prima volta nel periodo che va tra il primo Febbraio ed il trentuno Luglio di ogni anno, il bollo avrà scadenza ANNUALE nel mese di GENNAIO.
Se il motoveicolo viene immatricolato per la prima volta nel periodo che va tra il primo Agosto ed il trentuno Gennaio di ogni anno, il bollo avrà scadenza ANNUALE nel mese di LUGLIO.
Le scadenze diverse sia per durata (semestrali, quadrimestrali) sia per mese, non hanno più nessuna validità, da diversi anni.

## Da quando decorre l'obbligo di versamento della tassa di possesso?

Ciclomotori nuovi: dal terzo giorno dopo la prima messa in circolazione (si consiglia comunque visto l'importo fisso, di fare il bollo prima della messa in circolazione.
Ciclomotori usati: dal giorno di effettiva riammissione alla circolazione.
Motocicli nuovi: la tassa decorre dal giorno di immatricolazione. Per i veicoli immatricolati negli ultimi DIECI GIORNI DEL MESE (attenzione alla lunghezza effettiva del mese) è concesso il pagamento differito nel corso del mese successivo. In tutti gli altri casi il pagamento va eseguito comunque entro il mese di immatricolazione.
Motocicli usati: la tassa decorre, se il bollo che viene consegnato in copia dal venditore è ancora in corso di validità, dal mese successivo a quello indicato come scadenza sulla copia stessa. Se il veicolo rientra da esenzione (vedi sopra) dal giorno in cui viene firmato l'atto di vendita in vs. favore (non sempre coincide con il giorno di ritiro del motociclo, soprattutto se avete ritirato il veicolo in ritardo rispetto a quanto concordato con il venditore). Se il precedente bollo non venne pagato dall'allora proprietario: rifacendovi alle scadenze della domanda precedente, la moto va ribollata dalla prima scadenza in base alla data di prima immatricolazione raggiungibile dal momento che è in vs. possesso. Per il periodo antecedente risponderà sempre il precedente proprietario (o il venditore se non aveva proceduto alla messa in esenzione, vedi sopra).

## E' vero che le moto con più di venti anni possono non pagare più il bollo?

Le ''istruzioni'' per il pagamento della Tassa di Circolazione delle motociclette che abbiano compiuto almeno 20 anni, sono le seguenti.
La situazione varia da Regione a Regione ed è soggetta a aggiornamenti, quindi queste istruzioni potrebbero non essere completamente aggiornate.

In base all'art. 63 Legge 342/2000 il possessore di una moto immatricolata da almeno trenta anni, può versare la tassa di circolazione (solo se circolate) di 10,33 euro (11,36 euro se residente in Veneto e Calabria, 11,15 euro se residente nelle Marche) presso gli Uffici Postali (tramite bollettino riservato alle tasse automobilistiche, con la causale "veicolo esente ex art.63 legge 342/2000") o in una agenzia ACI. Se si possiede una moto che ha compiuto venti anni ma non ancora trenta, occorre consultare l'elenco di ''moto di interesse storico e collezionistico'' redatto dalla FMI e, se vi trovate la vostra marca ed il vostro modello con lo stesso anno di costruzione, potete pagare la tassa di circolazione di 10,33 euro (con le stesse eccezioni indicate sopra), tramite bollettino postale. Attenzione: per le moto non ancora trentennali l'ACI non accetta il pagamento, tranne che in Lombardia. A seguito della poca chiarezza fin qui dimostrata dal Ministero delle Finanze , in futuro le Regioni potrebbero, attraverso una legge in cui aboliscono l'agevolazione, richiedere per gli anni passati il pagamento dell'intero bollo, con la sottrazione dell'importo già versato. In questo caso, sarà lecito da parte del contribuente presentare ricorso presso le Commissioni Tributarie Provinciali, facendo riferimento all'elenco della FMI formalmente inviato alle Finanze, come richiesto dal Ministero stesso. Per evitare disagi futuri, tuttavia, la FMI ha più volte sollecitato le amministrazioni locali a prendere una posizione chiara che tenga conto del fatto che la volontà del legislatore promuoveva la conservazione di mezzi storici, indipendentemente dal loro stato d'uso e quindi dalla loro iscrizione ai Registri Storici ASI ed FMI. A differenza di quanto accade per le auto storiche, nei confronti delle quali la posizione delle Regioni è ferma nel non applicare esenzioni alle ventenni, per quanto riguarda i motocicli le Regioni, almeno in parte, mostrano di accogliere l'elenco FMI. Nelle Regioni che non hanno acconsentito ad applicare tale interpretazione, la FMI ha insistito perché almeno coloro che sono iscritti al proprio Registro Storico Nazionale potessero usufruire dell'esenzione. E' il caso dell'Umbria, dell'Emilia Romagna, del Lazio (per quest'ultima, solo nel caso in cui il mezzo in questione non sia incluso nell'elenco FMI). Elenchiamo di seguito i casi specifici, Regione per Regione, di cui siamo a conoscenza fino ad oggi.

PIEMONTE (risposta verbale, a seguito di richiesta ufficiale della FMI). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro, solo se la moto è iscritta al Registro Storico FMI.

PROVINCIA DI BOLZANO (Legge Provinciale n. 1/2003). TUTTE LE MOTO, AL COMPIMENTO DEI 20 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro.

PROVINCIA DI TRENTO (risposta formale, a seguito di richiesta ufficiale della FMI). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro, solo se la moto è inserita nell'elenco preparato dalla FMI. (Per il 2001-2002 non sarà sanzionato chi ha versato la tassa di circolazione pur non avendone titolo)

LOMBARDIA (Regolamento Regionale 14/12/2001 n.7). Confermando quanto deciso con lungimiranza già nel 2001, per TUTTE LE MOTO AL COMPIMENTO DEI 20 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro.

LIGURIA (risposta verbale, a seguito di richiesta ufficiale della FMI). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro, se la moto è inserita nell'elenco preparato dalla FMI.

EMILIA ROMAGNA (risposta formale, a seguito di richiesta ufficiale della FMI). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro, solo se la moto è iscritta al Registro Storico FMI.
UMBRIA (Legge Regionale 23/2002). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro solo se si è iscritti al Registro Storico FMI.
TOSCANA (Legge Regionale 33/2002). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di possesso (attenzione, va pagata sempre, anche se la moto non circola, ed entro il 28/2/2003) di 25 euro. Chi nel 2001-2002 ha versato la tassa di circolazione in quanto presente nell'elenco FMI o iscritto al Registro Storico FMI non deve sanare alcun debito. Gli altri hanno tempo fino al 31/5/03 per versare la differenza dovuta.
LAZIO (risposta formale, a seguito di richiesta ufficiale della FMI). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro, se la moto è inserita nell'elenco preparato dalla FMI, oppure se la moto è iscritta al Registro Storico FMI.
MARCHE (risposta verbale, a seguito di richiesta ufficiale della FMI). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 11,15 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 11,15 euro, se la moto è inserita nell'elenco preparato dalla FMI.
MOLISE (risposta formale, a seguito di richiesta ufficiale della FMI). MOTO DI 30 ANNI O PIU': Tassa di circolazione di 10,33 euro. MOTO TRA 20 E 30 ANNI: Tassa di circolazione di 10,33 euro, se la moto è inserita nell'elenco preparato dalla FMI.
ATTENZIONE:
Le Regioni da cui non è arrivata risposta alla richiesta di FMI: CAMPANIA, ABRUZZO, BASILICATA, CALABRIA, FRIULI, PUGLIA, SARDEGNA, SICILIA, VALLE D'AOSTA, VENETO. Nelle Regioni a Statuto Speciale (Friuli, Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta) le tasse automobilistiche sono di competenza del Ministero delle Finanze.

### Gran confusione: Euro 1, Euro 2, Euro 3, catalitico, non catalitico. Cosa posso sapere, di certificato?

Effettivamente, negli ultimi anni il mondo delle moto si è precipitato verso canoni meno inquinanti alla ricerca delle emissioni zero. Studi accurati certificati da parte di Enti a ciò preposti hanno rivelato che oggi, i veicoli motorizzati con quattro tempi, siano essi dotati di catalizzatore o meno, o siano essi rispondenti alle normative Euro 1 o 2, risultano veramente poco inquinanti, se il parametro di riferimento è quello di qualsiasi altro veicolo a motore, o quello di mezzi alimentati con idrocarburi (es. caldaie per riscaldamento). Tuttavia, alcune amministrazioni comunali hanno voluto creare una sorta di taglio con il passato, ponendo una sorta di sbarramento in determinate aree urbane o in determinate condizioni o giornate fisse, per i veicoli impropriamente definiti "non ecocompatibili" in quanto non Euro 1.
Prima di chiarire bene quale sarà il futuro della circolazione in città delle moto, occorre fare quindi luce su alcuni punti, e per farlo ricorreremo alle solite formule domanda-risposta:

a) **Euro 1 vuol dire catalitico?** No, non necessariamente. Esistono alcuni motocicli in produzione già da diversi anni che montano già sistemi di scarico e di alimentazione simili a quelli addottati sulle più moderne autovetture. Quindi catalitico normalmente è Euro 1, ma molto più raramente Euro 1 è anche catalitico.
b) **Non Euro 1 vuol dire non catalitico?** No. Potrebbe benissimo esistere un veicolo già catalizzato prodotto antecedentemente all'entrata in vigore della normativa Euro 1 e per il quale la Casa produttrice ha ritenuto di non richiedere alla motorizzazione italiana l'omologazione Euro 1, pur tuttavia, se per assurdo la Casa stessa richiedesse tale omologazione, la otterrebbe senza difficoltà. Parliamo di ipotesi, possibili, ma non sapremmo riferire di casi concreti in tal senso.
c) **Questa normativa (Euro 1 o 2) da dove nasce?** Nasce da accordi precisi in sede di Comunità Europea per ridurre le emissioni inquinanti sui veicoli a 2 e più ruote. Per i motocicli e quadricicli le tappe, nel momento in cui scriviamo, sono le seguenti: sino al 17/06/1999 i veicoli sono stati prodotti seguendo la normativa contenuta in Omologazioni Nazionali, e come tali potevano non rispondere, in quanto non vigenti, a nessuna normativa Euro. **La vendita (ossia l'immatricolazione e la messa sul mercato) di questi veicoli è consentita sino al 17/06/2004.** Quindi dopo tale data non sarà più possibile immatricolare sul mercato Europeo nessun veicolo rispondente a questa normativa. Attenzione, però. Non tutti questi veicoli non raggiungono la normativa Euro 1, di cui parleremo dopo, in quanto, nel frattempo alcuni Costruttori hanno aggiornato le omologazioni, pertanto acquistare uno di questi prodotti non è necessariamente un pericolo per chi voglia utilizzarli in caso di blocco del traffico. Altro fattore da non sottovalutare è il fatto che dopo il 17/06/2004 chi possiede un motociclo (esempio da cross) con questa omologazione e non lo ha immatricolato non lo potrà fare mai più. Ancora non è chiaro se sarà possibile immatricolare nuovamente un veicolo con omologazione nazionale magari radiato in precedenza.
   La normativa Euro 1 è entrata in vigore dal 17/06/1999. Tale normativa pone precisi limiti ai costruttori che debbono superare prove all'atto di omologare un nuovo veicolo, piuttosto blande. Si pensi che in tale periodo, la maggior parte dei veicoli commercializzati viene omologata e che tale omologazione rende retroattivamente Euro 1 anche tutta una serie di veicoli già venduti e circolanti. Ogni Casa produttrice possiede un archivio quindi delle omologazioni Euro 1, ed in caso di necessità, il cliente può chiedere di verificare se il suo veicolo risponde all'omologazione, e se la risposta è affermativa, può recarsi in motorizzazione per far aggiornare con modica spesa la carta di circolazione per rendere evidente in sede di controlli sul traffico tale fatto. La normativa Euro 1 impone ai venditori di cessare l'immissione sul mercato di questi veicoli dal 01/07/2004. Tale data subirà una

proroga di un anno in quanto le Case costruttrici dimostreranno di avere ancora grandi quantitativi in stock di veicoli Euro 1. Dal 17/06/2002 è vigente la normativa Euro 2, che è divenuta effettivamente operante circa un anno dopo, cioè a Giugno 2003. Al momento non sono fissati altri limiti, ne produttivi, né per l'immissione sul mercato. Chi parla di norma Euro 3 commette a tal fine un evidente errore.
Per completezza di informazione i limiti di emissioni citati nelle suddette direttive sono i seguenti:

Motocicli a 4 tempi

Euro I (97/24/CE cap. 5)
Euro II (2002/51/CE)

CO = 13 g/km
CO = 5,5 g/km
HC = 3 g/km
HC = 1,2 g/km (< 150 cc) – 1,0 g/km (?150 cc)
NOx = 0,3 g/km
NOx = 0,3 g/km

Ciclomotori

Euro I (97/24/CE cap. 5 fase 1)
Euro II (97/24/CE cap. 5 fase 2)

CO = 6 g/km
CO = 1 g/km
HC + NOx = 3 g/km
HC + NOx = 1,2 g/km

**Un veicolo non a norma Euro 1 può diventarlo?**
La domanda è posta in maniera non corretta. Ovvero, un veicolo non Euro 1 non lo diventa, mentre è possibile che un veicolo che manchi della certificazione stampata sulla carta di circolazione sia invece Euro 1 sin dalla sua produzione, ma magari, al momento della immatricolazione, tale dicitura non veniva ancora riportata (tale fatto si verifica ancora anche con gli Euro 2, data l'entrata in vigore della certificazione con notevole ritardo rispetto ai limiti imposti ai produttori). Si può quindi, qualora tale omologazione fosse esistente (la lista aggiornata esiste su alcuni siti istituzionali, oltre che in motorizzazione), recarsi presso l'apposito sportello della motorizzazione civile e, dietro pagamento di apposito corrispettivo, farsi apporre apposita dicitura e timbro di convalida. In alternativa, la dicitura apparirà in caso di ristampa del libretto, magari in fase di passaggio di proprietà, oppure per deterioramento o smarrimento della carta di circolazione. L'omologazione è infatti associata a tutti i veicoli che rispondano a quella determinata omologazione.

**Quali sono le diciture che identificano un Euro 1 o un Euro 2?**
La carta di circolazione, in caso il veicolo sia Euro 1, riporterà la seguente dicitura: "RISPETTA LA DIRETTIVA 97/24/CE CAP.5 E CAP.9".
in caso sia Euro 2: "RISPETTA LA DIRETTIVA 2002/51/CE FASE A E DIRETTIVA 97/24/CE CAP.9". Inoltre, qualora sia presente un dispositivo antinquinamento, tale dispositivo sarà identificabile sempre dal libretto: "veicolo dotato di dispositivo antinquinamento" o "veicolo dotato di marmitta catalitica".

**Un veicolo a norma Euro 1, diventerà Euro 2?**
Il meccanismo appare meno facile di quello che ha consentito di rendere Euro 1 parecchi veicoli circolanti. Sicuramente non sarà possibile passare da Euro 1 ad Euro 2 semplicemente apponendo un timbro in motorizzazione. Diverse Case costruttrici dispongono già di veicoli Euro 2 nei propri listini, per poterne disporre in alcuni casi hanno dovuto riprogettare ex-novo la motocicletta, dotarla di iniezione elettronica e di altri dispositivi. In alcuni casi modelli già in produzione, hanno beneficiato di modifiche importanti (non necessariamente l'adozione della iniezione elettronica, ma sicuramente la modifica dell'impianto di scarico). Pertanto non è ancora chiaro (ma ci ripromettiamo di aggiornare questa sezione appena possibile) se adottando tutte le modifiche del modello Euro 2 un modello Euro 1 possa ricevere l'aggiornamento sulla carta di circolazione.

**Ma per un motociclista, cosa cambia tra Euro 1 ed Euro 2?**
Assolutamente nulla. Lo sbarramento attuale rimarrà tale anche in futuro. Ossia, circoleranno gli Euro 1,2,3 ecc. nei giorni di blocco stabiliti dalle amministrazioni comunali, e non circoleranno (anche se parecchio ci sarebbe da opinare sulla effettiva dannosità) i veicoli non rispondenti a nessuna normativa Euro. Del resto, succede così anche con le autovetture, circolano tutte le catalitiche, anche se sono solo Euro 1. Sarebbe impossibile per un qualsiasi tutore dell'ordine capire da lontano se un veicolo vada fermato in base alla normativa Euro 1 o ad altra normativa. Esiteranno in circolazione veicoli esteticamente identici (Kawasaki Er 5, ma anche e soprattutto diversi scooters 50 cc, come la Vespa o il Liberty della Piaggio, sono i primi e più evidenti esempi) ma alcuni con normativa Euro 1 ed altri con normativa Euro 2. Il controllo oltre che inutile (entrambi hanno emissioni zero) diventa assolutamente impossibile (mentre si controlla il libretto di un veicolo ne passano 30 non Euro 1).

**Ma allora, cosa compro?**
Se abita in una grande città, sconsiglieremmo l'acquisto di veicoli non Euro 1, sia usati che nuovi. Oppure, tale acquisto si può anche valutare, ma occorre grande vantaggio economico. La situazione è tutt'ora in evoluzione. Innanzitutto, le amministrazioni comunali più lungimiranti hanno abolito la distinzione tra Euro 1 o non Euro 1, e probabilmente, in futuro, la tendenza a farlo si allargherà.
La distinzione tra Euro 1 e 2 non rileva invece ai fini della circolazione, già si è detto. Rileva invece magari sotto il profilo dei consumi, ma anche del rendimento e della potenza del mezzo acquistato: l'adozione di scarichi con sonde lambda o catalizzatori comporta sicuramente la perdita di potenza rispetto a versioni analoghe Euro 1, e

maggiori costi in fase di sostituzione di questi particolari. L'adozione della iniezione elettronica (non presente peraltro su tutti gli Euro 2), comporta minori consumi e maggiore linearità nella erogazione, rendendo spesso il motore più docile all'uso.
Col tempo, appariranno più chiari i meccanismi che comporteranno l'obbligo di sostituire i dispositivi catalitici (gli scarichi) e la frequenza di tali interventi. Il valore dell'usato potrebbe diventare più simile a quello del mercato automobilistico, perdendo gran parte del suo appeal.
Buoni affari si faranno probabilmente in prossimità della scadenza delle omologazioni. I concessionari pur di non dover autoimmatricolare tutto lo stock rimasto, concederanno facilmente una sostanzioso extra sconto pur di liberarsi subito del veicolo. Le Case produttrici faranno sicuramente la loro parte, fornendo supporti economici ai concessionari e facilitando diverse transazioni.

### Ma allora scooters catalitici?

Da anni si parla di veicoli catalizzati, nel mondo delle due ruote, a vanvera.
Si parla di due tempi catalitici, includendo in questa categoria scooters che montano unicamente una marmitta che fa passare più aria nello scarico o che ha al suo interno, un cosiddetto "nido d'ape" atto a purificare l'aria allo scarico trattenendo una serie di particelle. Poi ci si dimentica regolarmente di sostituire tali marmitte.
Si parla di catalitico anche riferendosi a veicoli che non montano necessariamente l'iniezione elettronica e la sonda lambda. Si può dire che, impropriamente, nel settore motociclistico, per anni si è adottato il termine "catalitico" più per definire il corrispettivo di un'auto dotata di retrofit che una vera e propria catalizzata di serie.

### Ci sono veicoli nuovi in commercio ancora non Euro 1?

Sicuramente sì.
E ci saranno sino al 17/06/2004, data ultima per la immatricolazione. Spirato tale termine, sarà più difficile farsi ingannare in quanto esisteranno degli autoimmatricolati, ma il venditore dovrà spiegarne il motivo o mostrane la carta di circolazione e non potrà eludere più di tanto certi quesiti.
In Italia, un po' tutti i costruttori e gli importatori si sono adeguati comunque per tempo.
Tra l'usato con ancora molta richiesta tra gli utenti "urbani" rileva particolarmente un modello della Honda, il celeberrimo CN 250 "Spazio", che non ha ricevuto dalla Honda l'omologazione Euro 1, mentre lo stesso identico motore, montato da Piaggio sull'Hexagon 250, possiede tale omologazione. In ogni caso è evidente che la mancanza di rispondenza alla normativa Euro 1, se le amministrazioni comunali proseguiranno nel considerare tali veicoli ingiustamente inquinanti, pur a fronte di verifiche obbligatorie periodiche (collaudo e revisione), renderà tali mezzi obsoleti, abbattendone nel giro di poche stagioni non solo il valore commerciale, ma anche la ritirabilità da parte dei concessionari stessi, come già del resto avviene per i due tempi, euro 1 o meno.
Ci si avvicinerà quindi ad una fase di "nuova rottamazione" senza incentivazione statale: mezzi obsoleti tecnologicamente non Euro 1 con magari uso quasi esclusivamente urbano o stradale andranno incontro ad estinzione anticipata.

Il motociclista, da sempre razza sentimentalmente affezionata al proprio veicolo, dovrà farsene una ragione. D'altronde, se non può comprare più un veicolo non Euro 1, come potrà ritenere vendibile quello che possiede?

## Ho acquistato la mia nuova moto durante il periodo invernale, approfittando di un'offerta davvero convincente. Vorrei evitare di assicurarla, non utilizzandola subito. Posso farmi prestare la "targa Prova" dal concessionario?

La risposta è negativa. Anzi, è tassativamente negativa. Con ogni probabilità sarà lo stesso venditore a negarle l'utilizzo, ma qualora lo concedesse sappia che l'uso della cosiddetta TARGA PROVA è riservato dalle norme vigenti, al titolare ed ai dipendenti del negozio di vendita, e che pertanto in caso di sinistro, essa non fornisce alcuna copertura a terzi soggetti estranei ai rapporti di cui sopra. Oltre a probabili sanzioni amministrative, lei corre il rischio di causare danni che non sarà in grado di risarcire. Ovviamente, dell'uso improprio, risponde in solido anche il titolare della concessionaria, ovvero il soggetto indicato sul libretto di circolazione della TARGA PROVA stessa.

## Targa prova, chi può averla e chi può usarla?

Le fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di tali veicoli, le fabbriche costruttrici di carrozzerie e di pneumatici, gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto, non sono soggetti all'obbligo di munire della carta di circolazione i veicoli che facciano circolare per ragioni di vendita o allestimento;devono però essere provvisti di una autorizzazione per la circolazione di prova, rilasciata dall'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C..
Sul veicolo in circolazione di prova deve essere presente il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente munito di delega.
La validità dell'autorizzazione è annuale e può essere rinnovata previa verifica requisiti necessari.

## Quali consigli si possono dare, ad un futuro acquirente, nel settore motociclistico?

In primo luogo, se acquistate un qualsiasi tipo di veicolo, nuovo od usato, rivolgetevi solo ad aziende in possesso di regolari licenze di vendita (alcuni elementi sono rivelatori dell'assenza di tali requisiti: a) la fattura di vendita vi viene intestata da un venditore diverso; b)l'usato viene venduto e "ritirato" con procura a vendere e non con "minipassaggio"; c) non vi viene consentito di visionare la licenza commerciale.
Esigete SEMPRE documentazione fiscale delle operazioni eseguite. Chiunque vi chiede dei soldi per fare qualcosa è tenuto non solo ad assumersi la responsabilità dell'incarico accettato, ma anche a rilasciare ricevuta delle somme incassate. Inoltre, qualsiasi venditore è comunque obbligato a fatturare anche la merce usata.
Limitate gli acquisti di ricambi "al banco", cioè non installati, solo se conoscete molto bene chi installerà questi prodotti, scartate l'idea del "Fai da te", anche se abbastanza semplice, in quanto ciò vi leverà quasi tutte le possibilità di sporgere reclamo a

chicchessia per un errata installazione e, probabilmente renderà assai arduo dimostrare qualsiasi difetto derivante da prodotto.
Se acquistate un motociclo usato, esigete sempre che venga eseguita prima dell'uscita dal negozio di vendita, la revisione per la circolazione, in base al mese di prima immatricolazione, ed un tagliando il più completo possibile. Fatevi sempre inoltre dichiarare quali particolari sono stati installati come nuovi, in quanto essi godono comunque del regime biennale di garanzia.
Rifiutatevi di acquistare una moto da un venditore che non ne conosce tempistiche e modalità di manutenzione.
Rifiutatevi di acquistare un motociclo nuovo od usato tramite il meccanico di fiducia. Per quanto gli siate amici, probabilmente le moto che vende non sono di sua proprietà, perché non ha la licenza per il commercio. Quindi non risponderà mai completamente di ciò che ha venduto.
Rifiutate permute dove vi venga richiesta la semplice procura a vendere, in quanto questo documento non trasferisce al concessionario quasi nessuna responsabilità per il mezzo ritirato.
Rifiutate inoltre l'acquisto di parti di ricambio o di accessori da installare se l'imballaggio risulta alterato o non integro, salvo che il venditore vi rilasci una dichiarazione sollevandovi da ogni responsabilità in tal senso.
Se vi recate ad acquistare abbigliamento tecnico per un amico od un parente non presente all'acquisto, abbiate cura di rilevare le misure dei capi da acquistare, anche portandovi un campione simile (es. guanti, scarpe); se acquistate un casco rilevate la circonferenza cranica del destinatario; acquistate sempre in presenza di un amico o conoscente (non parete diretto) e dichiarando l'uso, la destinazione e la misura di ciò che vi serve. Diversamente vi potranno sempre opporre di non essere stati sufficientemente chiari per sostituirvi il particolare che non andasse bene al destinatario dell'acquisto. Ricordate anche che il titolare del diritto a far valere le difformità è il compratore e non il destinatario della merce.
Se qualche amico o conoscente possiede capi di abbigliamento o accessori o un motociclo dei quali è rimasto particolarmente soddisfatto e che vi piacciono, cercate di acquistare gli stessi prodotti, sarà sempre più facile dimostrare una difformità avendo un prodotto uguale funzionante con cui paragonarlo che dimostrare tale difetto senza poter fare alcun confronto.

### Sono un neo patentato in procinto di acquistare un motociclo con potenza superiore a 35 kw: posso provvedere personalmente a depotenziarlo per rientrare nei limiti della mia patente?

Assolutamente no. In questo caso infatti lei altererebbe quelle che sono le caratteristiche del veicolo così come riportate sulla carta di circolazione. E' possibile depotenziare, ma il lavoro deve essere eseguito presso una officina autorizzata e il tutto certificato poi dalla motorizzazione in seguito a regolare collaudo, solo quei modelli per i quali la casa costruttrice ha già provveduto ad omologare il depotenziamento e che quindi fornisce i ricambi necessari a tale operazione.

Devo sostituire il silenziatore della mia moto, e ho deciso di installarne uno after market. Devo rinnovare la carta di circolazione?

Bisogna distinguere. Nel caso ella installasse un silenziatore non omologato per uso stradale, allora si tratterebbe sempre di una modifica fuorilegge, pesantemente sanzionata. Nel caso invece installasse un silenziatore regolarmente omologato per uso stradale e per la sua moto, allora nessun problema. Si accerti sempre che il silenziatore rechi la sigla di omologazione ( lettera E seguita da un numero corrispondente al paese di omologazione della comunità europea) e porti sempre con se il certificato di omologazione del silenziatore che le sarà consegnato al momento dell'acquisto. E' solo il caso di ricordare, ancora una volta, che le alterazioni così apportate, hanno riflesso sulla garanzia di legge ed anche su quella "convenzionale", comportando il decadimento delle stesse.

Vorrei montare un porta targa after market sulla mia moto. L'inclinazione consentita della targa quale deve essere?

La posizione della targa posteriore, rispetto alla verticale, deve essere genericamente apposta con un margine di tolleranza di 5°. Tuttavia, nella misura in cui la forma del veicolo lo richieda, essa può essere anche inclinata, rispetto alla verticale, di un angolo non superiore a 30° e deve essere visibile da tutte le angolazioni .

Posso installare luci di posizione colorate sulla moto?

No, esse devono essere rispondenti a quanto previsto dall'art. 72 C.d.S. e conformi alle fiches di omologazione.

Vorrei installare dei pneumatici di misura differente dall'originale sulla mia moto. Posso farlo?

A meno che la moto non sia già stata omologata con diverse misure di pneumatici (è il caso di alcune sportive), l'operazione, pur se teoricamente possibile, nella pratica diviene inattuabile. Se esistono omologazioni per misure differenti da quelle installate, esse sono di norma riportate sul libretto di circolazione.

Nel momento in cui si variano le misure delle coperture, è necessario l'aggiornamento della carta di circolazione. Ma per ottenere ciò è necessario prima ottenere il nullaosta della casa costruttrice del veicolo, nullaosta che, tranne in particolari casi, le case non concedono. Atteggiamento tra l'altro comprensibile, laddove si tenga conto che le misure dei pneumatici sono frutto di studi, ricerche e collaudi, mentre la variazione, non essendo stata testata potrebbe determinare un peggioramento delle qualità dinamiche del veicolo.

Vorrei sostituire gli specchi retrovisori e gli indicatori di direzione della mia moto con altri più "accattivanti" esteticamente: Ci sono controindicazioni?

No, nessuna, a patto che si tratti di ricambi regolarmente omologati, recanti cioè la stampigliatura "E" seguita dal numero identificativo del paese della comunità europea di omologazione. In caso contrario si tratta di ricambi non omologati, quindi non

installabili. Nel caso in cui il venditore glieli abbia garantiti come omologati, potrà rivalersi su di lui, secondo i dettami della nuova normativa in tema di garanzia.

### E' possibile sottoporre a revisione un veicolo che presenta pneumatici, sospensioni, carrozzeria esterna non conformi alle prescrizioni omologative?

L'assetto dei veicoli è determinato proprio da questi particolari (incluso modifiche alle misure del telaio originarie). Questi elementi debbono rispettare quanto previsto dai DGM 405. Le loro modifiche devono ottenere il Nulla Osta della Casa Costruttrice ed essere poi approvate con visita e prova dagli UFFICI PROVINCIALI DELLA MOTORIZZAZIONE in base al dettato dell'art.78 del Codice Della Strada. Le modifiche così approvate devono essere riportate sulla Carta di Circolazione, pena la sospensione del veicolo dalla revisione e la comunicazione agli Uffici della Motorizzazione Civile per l'aggiornamento.

### La mia moto non ha passato la revisione perché priva del cavalletto di serie (uso un cavalletto asportabile, tipo quello usato nei box). Il cavalletto rientra tra i dispositivi soggetti a controllo in caso di revisione?

La risposta è affermativa. I cavalletti dei motocicli e dei ciclomotori sono disciplinati dalla Direttiva del Consiglio europeo n. 93/31 la quale ne prevede le caratteristiche costruttive, che sono le medesime che vanno verificate in occasione della revisione. Le verifiche prevedono il controllo della stabilità in fase di arresto; l'assenza di lesioni sul particolare ed il corretto posizionamento durante la marcia del veicolo. Il veicolo deve possedere almeno uno dei due cavalletti: laterale o centrale; quello laterale deve poter sostenere il veicolo per garantirne stabilità laterale, sia su di una superficie di appoggio orizzontale, sia su di una superficie inclinata, in modo da verificare che sotto sforzo non si inclini ulteriormente, portando il veicolo al rovesciamento. Il cavalletto centrale deve poter sostenere il veicolo con una ruota o con entrambe le ruote a contatto con la superficie di appoggio, oppure, se le ruote non toccano la superficie, deve garantirne la stabilità. L'assenza di uno o di entrambi i cavalletti sul veicolo comporta il mancato rilascio del tagliando di revisione, così come la presenza (ad esempio su alcuni scooters di piccola cilindrata) di un cavalletto laterale esageratamente inclinato.

### Ho una figlia piccola, da che età posso portarla in moto con me?

Non esiste una età, nel senso che il codice della strada non prevede una età minima per il trasporto del passeggero. Ciò che chiede l'art. 170 C.d.S. è che "...sui motocicli l'eventuale passeggero deve essere seduto in modo stabile ed equilibrato, nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo…". Questo significa che finchè sua figlia non raggiunge un altezza tale che le consente di usare in modo appropriato le strutture di appiglio previste sulla moto, non sarà trasportabile.

### Ho visto in commercio dei seggiolini per il trasporto dei bambini in moto. Posso usarli?

Francamente non ci sentiamo di affermare che il loro utilizzo sia lecito. Essi sono prodotti regolarmente in vendita in Italia ed omologati in un paese CE che è la

Germania. Ma la mancata armonizzazione delle normative in tema di omologazione tra i vari paesi della comunità europea ed il fatto che l'art. 170 Cd.S. preveda esplicitamente che gli appigli devono essere quelli della moto, ci fanno propendere per una sua inutilizzabilità.

## Se si acquista un veicolo usato da un privato, che tipo di tutela è prevista?

In caso di compravendita tra privati, non troverà applicazione la normativa fin qui spiegata, ma si applicherà la normativa contenuta nel codice civile e che è la medesima che si applicava anche prima dell'entrata in vigore della nuova normativa. L'art. 1476 del codice civile, ci dice quali sono gli obblighi del venditore: egli dovrà consegnare la cosa al compratore, fargliene acquistare la proprietà o il diritto e garantire il compratore dall'evizione (cioè che il compratore sia privato del diritto sul bene acquistato in conseguenza di una pronunzia giudiziaria che accerti un difetto, anteriore alla vendita, nel diritto del venditore) e dai vizi della cosa. I rimedi a disposizione del compratore, però, sono diversi da quelli previsti in caso si acquisti da un concessionario, e ambedue prevedono l'intervento giurisdizionale. Tali rimedi sono: 1) l'azione redibitoria, che è una forma di domanda con la quale si chiede la risoluzione del contratto, 2) l'azione estimatoria, con la quale il venditore chiede una riduzione del prezzo in rapporto ai vizi della cosa. In ogni caso poi di mancanza di buona fede del venditore (quando questi non sia riuscito a provare che ignorava in buona fede i difetti), questi sarà sempre tenuto a risarcire gli eventuali danni.
Ambedue le azioni hanno rigorosi termini per la loro attivazione: otto giorni dalla scoperta del vizio, a pena di decadenza, per la sua denunzia al venditore e un anno dalla consegna per la relativa azione, altrimenti l'azione si prescrive.
È quindi importante notare come la tutela tra privati sia sicuramente più difficile da ottenere, in quanto la legge rimane piuttosto sul generico. Ed in ogni caso deve trattarsi di difetti inerenti a vizi conosciuti o conoscibili da parte del venditore o vizi taciuti in malafede.

## Ho acquistato una moto sportiva e vorrei andarci a girare in pista. Con la normale assicurazione r.c. che utilizzo per spostarmi con la moto su strada, sono assicurato?

Per i danni e le attribuzioni di responsabilità in pista non valgono le stesse regole della strada. Proviamo a capire come funzionano le cose.

La strada non è una pista. Chissà quante volte vi sarete sentiti ripetere questa frase: noi stavolta la invertiamo e vi diciamo che la pista non è la strada, e che quindi nella guida in circuito tutte le regole che diligentemente dovreste seguire su strada qui non hanno valore.
A cominciare dalla presunzione di responsabilità, passando per gli obblighi da osservare durante la guida e la validità dell'esonero di responsabilità, per finire con la copertura assicurativa in caso di sinistro.
Questo non significa che non ci siano regole, solo che le regole sono diverse.

È importante ricordare, per esempio, che la nostra polizza Rc non ha alcun valore: tra le clausole contrattuali, infatti, è specificato che la copertura non opera durante l'uso in pista, sia in occasione di turni liberi sia di competizioni.
Ma procediamo con ordine.

Le regole per girare in circuito

La quasi totalità dei circuiti, e tutti quelli omologati (esistono anche circuiti non omologati), chiedono ai conduttori, al momento di entrare in pista, di firmare due fogli. Il primo contiene le regole da osservare durante il turno di guida, il secondo è l'esonero di responsabilità. La firma ha la funzione di presa visione e accettazione delle clausole in essi contenute: quindi, come suggeriamo sempre per qualunque foglio sul quale venga richiesto un nostro autografo, è bene leggerlo tutto, fino in fondo e con attenzione.
Le regole sono poche e sempre le stesse per tutti i circuiti: oltre al significato delle bandiere, impongono comportamenti specifici da mantenere durante la guida, come ad esempio il divieto di percorrere il circuito in senso inverso, fermarsi senza motivo lungo la pista, compiere acrobazie, e l'obbligo di indossare idoneo abbigliamento. Sono altresì indicati comportamenti – diciamo così – "generici", con un esplicito richiamo all'osservanza di un "…comportamento corretto, leale e responsabile nei confronti degli altri conduttori".
In ambedue i casi ai commissari di pista o alla direzione dell'autodromo è demandato il dovere di controllare l'osservanza di queste regole: nel momento in cui firmiamo questo regolamento, accettiamo anche che i commissari o l'autodromo, qualora rilevino un'infrazione a queste norme comportamentali, ci allontanino dal circuito, senza doverci alcun rimborso per i turni non effettuati, arrivando anche a rifiutare successive nostre partecipazioni a giornate di prove libere.

L'esonero di responsabilità

Il secondo foglio, dicevamo, riguarda l'esonero di responsabilità: la direzione del circuito chiede cioè ai conduttori, tra le altre clausole, di manlevare (obbligarsi cioè verso altri a sollevarli dalle conseguenze patrimoniali dannose di un dato evento) la direzione o la società che gestisce l'autodromo da "…ogni e qualsivoglia obbligazione […] a titolo di risarcimento danni, indennizzi, rimborsi ecc. nell'eventualità di un qualsiasi infortunio, qualunque sia la durata, il suo esito e le relative conseguenze […] e ciò qualunque possa essere la causa dell'infortunio a chiunque imputabile…".
E ancora: "Di manlevare nel modo più ampio […] e di assumermi ogni responsabilità in via esclusiva per gli incidenti e per i conseguenti danni che ne derivassero sia a me che alle cose di mia proprietà che cagionate a terzi e a persone o cose…".
Vi sono solitamente anche altre clausole delle quali viene richiesta l'accettazione, come ad esempio la dichiarazione di essere in buona salute psicofisica o che il proprio mezzo sia idoneo alla prova che intendiamo effettuare, ma quelle che a noi interessano in questa sede sono quelle riguardanti l'esenzione di responsabilità.
Ci interessa cioè stabilire se esse, in relazione con l'ordinamento vigente, siano valide o meno.
Anticipando la risposta, vi diciamo di sì, anche se non completamente.
Tutti i prestampati da noi consultati (gentilmente fornitici solo da alcuni degli autodromi interpellati) recano il preciso richiamo a due disposizioni del Codice Civile,

richiamo per il quale è richiesta la nostra firma, a conferma della presa visione ed accettazione.
Si tratta degli articoli 1341 e 1342 C.c.
Per chi non fosse aduso alla consultazione di codici e pandette, diciamo che si tratta di quelle norme che trattano delle cosiddette clausole vessatorie.
Vessatorie sono quelle clausole (art. 1341 C.c.) che prevedono alcune limitazioni nei confronti del contraente ritenuto debole, laddove il contratto sia stato stipulato mediante formulari. Tra quelle tassativamente indicate (in diritto si usa il termine "tassativo" per indicare qualcosa esattamente indicato dalla legge: se non è indicato è come se non esistesse) rientra anche quella che a noi interessa.
Il primo comma dell'art. 1341 afferma che "...le condizioni generali di contratto [...] sono efficaci nei confronti dell'altro, se al momento della conclusione del contratto questi le ha conosciute o avrebbe dovuto conoscerle usando l'ordinaria diligenza".
E prosegue al capoverso successivo: "In ogni caso non hanno effetto, se non sono specificatamente approvate per iscritto, le condizioni che stabiliscono, a favore di colui che le ha predisposte limitazioni di responsabilità...".
Dalla lettura della norma appare chiaro quindi che, nel momento in cui noi apponiamo la nostra firma, dimostriamo di aver preso visione ed accettato queste clausole.
Ma la limitazione o l'esonero di responsabilità da parte del gestore dell'autodromo non sono assoluti.
Nel caso in cui la direzione (o chi per essa) non abbia provveduto a predisporre tutte le misure di sicurezza necessarie al corretto svolgimento dell'attività, malgrado l'utente abbia firmato, ben difficilmente potrà non essere ritenuta responsabile, da sola o in cooperazione, per gli eventi dannosi che dovessero verificarsi.

**Responsabilità in caso di sinistro**

Abbiamo detto che le regole del Codice della Strada nella guida in circuito non hanno valore. Aggiungiamo che nemmeno quelle relative alla responsabilità per danni causati dalla circolazione di veicoli a motore trovano applicazione. Infatti, l'art. 2054 (la norma cioè che regola chi debba essere ritenuto responsabile in caso di sinistro), per unanime interpretazione dottrinaria e giurisprudenziale, ha validità solo nel caso di circolazione su strade aperte al traffico.
Per capire allora quale possa essere la norma idonea a regolare il caso che stiamo trattando dobbiamo prima porci un interrogativo: l'uso di una moto durante prove libere in pista può essere considerata attività pericolosa? Secondo noi sì, suffragati in questa nostra tesi dall'interpretazione fornita da dottrina e giurisprudenza, secondo le quali la pericolosità di un'attività non dipende da una generica probabilità di danno, bensì da una specifica probabilità connessa alla natura dell'attività e dei mezzi adoperati, in base a un preventivo apprezzamento di carattere statistico-quantitativo. E dottrina e giurisprudenza sono unanimi nel ravvisare il carattere della pericolosità nello svolgimento sia di gare sia di semplici prove libere eseguite con veicoli a motore.
Ciò comporta l'applicazione della regola contenuta nell'art. 2050 del Codice Civile secondo cui: "Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno".

La conseguenza pratica di questa norma è una inversione dell'onere della prova. Se infatti è regola generale che sia sempre il danneggiato a dover dimostrare di aver subito un danno, in questo caso vige una presunzione di responsabilità a carico del danneggiante, il quale dovrà dimostrare che il danno non possa essergli imputato. Ma si badi bene, non basterà una semplice dimostrazione di diligenza: in questo caso è richiesto che il danneggiante abbia tenuto un comportamento improntato alla massima prudenza.
Altra conseguenza pratica è che ad essere ritenuto responsabile sarà anche colui che ha organizzato l'evento, con nullità totale delle clausole di esonero di responsabilità nel caso in cui l'evento dannoso si sia verificato durante lo svolgimento di un'attività agonistica.
Precisiamo che qui stiamo parlando sempre di attività amatoriale, in quanto nel caso di atleti professionisti (in gara o allenamento) le regole sono ancora diverse.

## L'assicurazione in pista

Abbiamo detto che la normale polizza di responsabilità civile nella guida in circuito non offre copertura. Ma questo – ne siamo certi – lo sapevate già, sicuri che abbiate tutti letto diligentemente le clausole della polizza al momento della firma…
In caso di sinistro allora, chi paga?
Ovviamente chi ha causato il sinistro, che dovrà dimostrare, per quanto detto sopra, di aver adottato una condotta prudente per evitare proprio il verificarsi di eventi dannosi.
Ma qui non siamo in strada, e non è detto che ci tampona abbia necessariamente torto. Sarà quindi necessaria una valutazione caso per caso, dovrà cioè essere analizzata l'intera dinamica per stabilire se (oltre a non aver violato le norme contenute nel regolamento generale firmato prima di scendere in pista), colui che ha tamponato lo abbia fatto per colpa propria o invece non sia stato il pilota che precedeva ad aver eseguito una manovra scorretta o pericolosa.
Per questo noi suggeriamo comunque di stipulare un'apposita polizza assicurativa, una polizza che copra cioè i danni a se stessi e a terzi, valida esclusivamente durante la guida in circuito.
Diversi autodromi offrono prodotti di questo tipo, ad un prezzo solitamente poco elevato, e interessante è anche la polizza proposta dalla Federazione Motociclistica Italiana.

## Alcuni quesiti frequentemente pervenutici su contravvenzioni:

Passiamo in rassegna alcune Faq su contravvenzioni:

### Dal momento della rilevazione dell'infrazione al momento della redazione del verbale deve passare un determinato arco di tempo?

No, la legge stabilisce solo che in caso di impossibilità di immediata contestazione, il verbale debba essere notificato entro 150 giorni. Se per accertare l'avvenuta infrazione si è fatto uso di dispositivi elettronici o fotografici, in questi centocinquanta giorni è compreso anche il periodo necessario per lo sviluppo e stampa della pellicola.

**La ditta per la quale lavoro mi ha consegnato un verbale relativo ad un'infrazione rilevata tramite autovelox e ha notificato un eccesso di velocità. Non sono stato fermato l'auto era a noleggio, e le persone autorizzate a condurre il veicolo quel giorno erano due e stavano viaggiando insieme. E' stato richiesto alla mia ditta il pagamento della multa e una sanzione accessoria consistente nella sospensione della patente.. Sono tenuto a pagare l'ammenda personalmente o è la mia ditta che è tenuta a rispondere in solido?**

Con l'entrata in vigore della nuova normativa, se la contestazione dell'infrazione non è immediata e l'agente operante non accerta l'identità del conducente, a risponderne sarà l'intestatario della carta di circolazione del veicolo.

Se l'intestatario è una persona giuridica e non fornisce i dati del conducente del veicolo gli verrà inflitta la sanzione prevista dall'art 180 VIII C.d.S., e se è una persona fisica titolare di patente gli verranno decurtati i punti patente.

Se l'intestatario della carta di circolazione, cioè il proprietario del veicolo, non dovesse risultare titolare di patente di guida, sarà considerato responsabile in solido al pagamento della sanzione amministrativa prevista dalla norma violata.

Quali sono i limiti di velocità in assenza di cartelli su strade provinciali, statali e centro abitato?

Nel verbale ci deve essere il Km entro il quale è stata commessa l'infrazione o riferimento che accerti la posizione, o basta solo il nome della via anche se questa è lunga vari Km?

I limiti di velocità da osservare sono dettati dall'art. 142 del C.d.S. e sono 130 Km/h per le autostrade, 110 Km/h per le strade extraurbane principali, 90 Km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali e 50 Km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale ultimo limite fino ad un massimo di 70 Km/h in strade urbane con particolari caratteristiche costruttive e funzionali. Non è determinante l'indicazione del chilometro ove è stata constatata l'infrazione, ma per eliminare eventuale contenzioso, in genere, è un dato che viene indicato.

Ho ricevuto la notifica di una multa, nella quale mi veniva contestato un eccesso di velocità superiore a 40 km/h. Sul verbale non è riportata la sanzione accessoria della sospensione della patente. E' ricorribile per questo il verbale?

No, in quanto la sospensione della patente di guida, nel suo caso da uno a tre mesi, è da considerarsi come sanzione amministrativa accessoria ai sensi del capo I, sezione II del Titolo VI del C.d.S., quindi di competenza del Prefetto di cui dovrà attendere la decisione in merito.

Come funziona un autovelox?

L'autovelox fotografa tutti i veicoli nella stessa posizione. Inoltre, subito dopo lo sviluppo del rullino fotografico, l'incaricato provvede preventivamente ad eliminare gli scatti dubbi, quelli cioè da cui non sia possibile rilevare, ogni oltre ragionevole dubbio,

quale è il veicolo che sta commettendo l'infrazione. I veicoli sono "letti" da una coppia di cellule, poste in senso perpendicolare rispetto alla sede stradale e che trasmettono un impulso all'elaboratore ad esse collegato, che a sua volta fa scattare la macchina fotografica.. L'Autovelox effettua la lettura del veicolo per due volte sullo stesso passaggio, così da eliminare le letture che non corrispondono perfettamente. La velocità del veicolo stesso deve essere costante fra la cellula d'entrata del segnale e la seconda di uscita. L'elettronica di controllo accetta solo le letture esenti da errore ed attiva la macchina fotografica di rilevamento solo quando i dati sono certi. Il rilevamento è effettuato per due volte sullo stesso veicolo, così da eliminare le letture che non corrispondono perfettamente fra loro.

## Ho ricevuto una notifica in cui mi viene contestato il superamento del limite di velocità di 47 km/h. Al mio passaggio ho notato che la postazione era incustodita. Ciò può costituire può costituire fattore di illegittimità del verbale?

No. La nuova normativa, quella che ha introdotto la c.d. patente a punti, prevede esplicitamente, elencandoli, i casi in cui non è necessaria la presenza di agenti. Se il luogo dove è stata rilevata la sua infrazione corrisponde perle sue caratteristiche a quelli indicati dalla legge, allora l'assenza di agenti non è motivo di ricorso.

## E' possibile rateizzare il pagamento di una contravvenzione?

Si. L'art. 26 della Legge 24 novembre 1981, n. 689 relativo al pagamento rateale della sanzione pecuniaria, dice : "… l'autorità giudiziaria o amministrativa che ha applicato la sanzione pecuniaria può disporre, su richiesta dell'interessato che si trovi in condizioni economiche disagiate, che al sanzione medesima venga pagata in rate mensili da tre a trenta. In ogni momento il debito può essere estinto mediante un unico pagamento. Decorso inutilmente, anche per una sola rata, il termine fissato dall'autorità giudiziaria o amministrativa, l'obbligato è tenuto al pagamento del residuo ammontare della sanzione in un'unica soluzione …".

## Alcune faq su documenti (duplicati, smarrimenti, modifiche, ecc.)

## Cosa debbo fare per la patente A avendo già conseguito la patente B?

Per conseguire la patente A, se già in possesso della cat B, è necessario presentare la relativa domanda agli sportelli della Motorizzazione,corredata da:
- certificato medico in bollo (con foto), rilasciato dall'ASL;
- due foto;
- 2 versamenti da 10.33 euro (un terzo all'atto della prenotazione della prova di guida);
- fotocopia della patente e originale in visione.

Il moduli di domanda e i bollettini di versamento sono in distribuzione presso gli sportelli della Motorizzazione Civile competente per territorio.

## Come debbo fare ad aggiornare la residenza sulla patente?

L'aggiornamento della residenza sulla patente avviene in automatico, con l'invio all'indirizzo dell'Utente di un tagliando autoadesivo. Tutto ciò solo se all'atto della variazione si comunica al comune di residenza di essere in possesso di patente e se ne indica il numero.
Se così non è stato si deve chiedere, presso la Motorizzazione, un duplicato della patente per aggiornare la residenza.

## Ho smarrito la carta di circolazione della moto, oltre alla denuncia debbo fare altro?

Lei dovrebbe ricevere direttamente a casa il duplicato della Sua CC, sempreché gli organi di polizia presso cui ha sporto denuncia, abbiano inoltrato la richiesta al Ministero (UCO), e purché il documento sia duplicabile da tale Ufficio. Altrimenti deve richiedere il duplicato della CC presso la Motorizzazione.

## Ho smarrito la patente, che cosa debbo fare?

Per ottenere il duplicato di una patente smarrita è sufficiente farne denuncia alle Autorità di Polizia, allegando due foto. Se la patente risulta duplicabile dall'UCO (Ufficio Centrale Operativo), la stessa verrà recapitata direttamente a domicilio. Se non dovesse essere duplicabile (per esempio: mancanza della data di scadenza negli archivi della Motorizzazione Civile), gli Organi di Polizia che hanno ricevuto la denuncia La inviteranno a presentare la domanda presso un ufficio della motorizzazione.
In questo caso per ottenere un duplicato della patente smarrita è sufficiente presentare la relativa domanda presso gli sportelli di un ufficio provinciale della motorizzazione,allegando:

- denuncia di smarrimento con permesso provvisorio di guida;
- un certificato medico (con foto) rilasciato da una ASL;
- versamento da 5.16 euro;
- due foto

Il modulo di domanda e il bollettino di versamento sono disponibili presso i suddetti sportelli.

## Come fare per aggiornare la carta di circolazione con pneumatici alternativi?

La procedura può essere attivata presso:Uffici Periferici del Dipartimento Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Reparto Operativo. Nel caso in cui il tipo di pneumatico risulti presente nell'archivio informatico a seguito di una variazione dell'omologazione da parte della Casa Costruttrice,la procedura è la seguente:

1. *Domanda* redatta su modello denominato TT2119, in distribuzione presso gli Uffici;

2. *Carta di circolazione* in originale e *copia* della stessa;

3. *Attestazione* (se usato il modulo c/c prestampato) o *Ricevuta* (se usato il modulo c/c in bianco) del versamento sul C.C. 9001 per un importo di € 5,16;

4. *Attestazione* (se usato il modulo c/c prestampato) o *Ricevuta* (se usato il modulo c/c in bianco) del versamento sul C.C. 4028 per un importo di € 10,33.

Nel caso in cui il tipo di pneumatico non risulti presente nell'archivio informatico, la procedura è la seguente:

1. *Domanda* redatta su modello denominato TT2119, in distribuzione presso gli Uffici;

2. *Carta di circolazione* in originale e *copia* della stessa;

3. *Nulla-osta della Casa Costruttrice del veicolo(che va preventivamente richiesto all'ufficio omologazioni della Casa costruttrice o del suo importatore in Italia);*

4. *Attestazione* (se usato il modulo c/c prestampato) o *Ricevuta* (se usato il modulo c/c in bianco) del versamento sul C.C. 9001 per un importo di € 6,20

5. *Attestazione* (se usato il modulo c/c prestampato) o *Ricevuta* (se usato il modulo c/c in bianco) del versamento sul C.C. 4028 per un importo di € 10,33.

6. Visita e Prova (*collaudo*) del veicolo;

Una volta compilato il modulo di domanda (TT2119) a cui si allega la documentazione di cui sopra si può prenotare la data in cui sottoporre il veicolo alla visita e prova (*collaudo*). Sarà rilasciato (ove possibile a vista) un Tagliando adesivo da apporre Carta di Circolazione che si potrà ritirare presso gli sportelli della Motorizzazione locale. **Il collaudo così fatto non sostituisce quello obbligatorio per revisione periodica, che deve essere svolto a parte e (si consiglia) dopo l'aggiornamento della carta di circolazione.**

## Importazione di un veicolo:

Per trasferire in Italia una moto acquistata all'estero, occorre provvedere dapprima all'immatricolazione del veicolo e successivamente all'iscrizione dello stesso presso il P.R.A. Per poter adempiere a questi obblighi occorre essere in possesso dell'originale (o copia conforme) della carta di circolazione estera da depositare presso l'Ispettorato della Motorizzazione Civile.

## Immatricolazione di veicoli nuovi di provenienza UE:

**Per i veicoli di provenienza UE non si provvede a collaudo tecnico e le procedure di immatricolazione sono semplificate. Dal 1° gennaio 1996 per i veicoli privati (cioè i veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre quello del conducente) è divenuta obbligatoria l'omologazione UE, che è valida in tutti gli Stati membri. Se si acquista in uno Stato membro un veicolo nuovo con omologazione UE, si può** immatricolarlo in un altro stato membro senza che sia

necessario sottoporre il mezzo ad alcuna prova di collaudo circa le sue caratteristiche tecniche. Anche nel caso di acquisto di un veicolo nuovo che non è dotato di omologazione UE ma di omologazione nazionale, l'immatricolazione ha luogo senza particolari formalità (vedasi però, a tal riguardo, apposito paragrafo sulle omologazioni,). Se invece l'omologazione nazionale è stata ottenuta nello Stato in cui si procede all'acquisto e non in quello di destinazione, si deve soltanto richiedere al rappresentante del costruttore nello Stato di destinazione un certificato attestante che il veicolo è simile al tipo omologato nello Stato di destinazione, salvo che per alcuni dettagli che non incidano sulla sicurezza: l'immatricolazione sulla base di tale documento deve essere immediatamente concessa.

## Immatricolazione di veicoli usati di provenienza UE:

I veicoli usati, quelli, cioè immatricolati in via definitiva con targa civile in uno stato membro della UE, dal momento che sono già stati autorizzati a circolare in un paese comunitario, hanno i requisiti per circolare in un qualsiasi altro stato della Comunità. L'immatricolazione in Italia costituisce, pertanto, una reimmatricolazione sulla base del documento di circolazione definitivo rilasciato dall'autorità del paese da cui il veicolo proviene. In base a recenti disposizioni non è più necessario sottoporre il veicolo usato all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione (collaudo) previsti dall' art. 75 del C.d.S se dalla documentazione risulta la validità dell'ultimo controllo tecnico effettuato all'estero. Se quest'ultimo, invece, è scaduto di validità il veicolo deve essere sottoposto a visita e prova. Quindi lo Stato di destinazione può esigere un controllo tecnico solo se questo è previsto, alle stesse condizioni e in circostanze analoghe (ad esempio in ragione dell'età del veicolo) per i veicoli già immatricolati nel suo territorio. Come regola generale è da tenere presente che gli Stati membri non possono opporsi all'immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in altro Stato membro se non per motivi attinenti gravi rischi alla salute ed alla vita delle persone o per esigenze imperative che spetta loro precisare e motivare. Tuttavia tale favorevole trattamento subisce delle deroghe nei seguenti casi particolari:
veicoli provenienti da paesi terzi e immatricolati in altro Stato della UE prima della richiesta di immatricolazione in Italia. In questo caso, se dalla documentazione prodotta risulta che la precedente immatricolazione è avvenuta in deroga alle direttive comunitarie in materia di omologazione e caratteristiche tecniche e di sicurezza, è molto probabile che la Motorizzazione richieda un esame tecnico molto più approfondito; veicoli cancellati dal P.R.A. in Italia, esportati e immatricolati in altro Stato e per i quali si richiede la reimmatricolazione in Italia. In questo caso se la precedente cancellazione è avvenuta "per esportazione", la reimmatricolazione potrà essere eseguita senza difficoltà. Se, invece, la precedente cancellazione dal P.R.A. è avvenuta "per demolizione" la reimmatricolazione sarà subordinata alla verifica della esistenza dei requisiti tecnici e di sicurezza in vigore al momento della richiesta di reimmatricolazione in Italia. Tale verifica sarà eseguita dalla Motorizzazione. Se la precedente cancellazione dal P.R.A. è avvenuta "per rottamazione", godendo quindi degli incentivi statali, la reimmatricolazione verrà bloccata e il caso segnalato alla Guardia di Finanza.

## Immatricolazione di un motoveicolo importato da un paese extracomunitario:

Vi rientrano i casi di moto, anche nuove di fabbrica, non munite, però, dalla casa costruttrice di dichiarazione di conformità ad un tipo omologato in Italia (o con omologazione nazionale scaduta) in quanto non destinate al mercato italiano. In questi casi per poter essere immatricolato il veicolo d'importazione deve essere prima sottoposto a collaudo da parte della Motorizzazione Civile, in modo da ottenerne l'autorizzazione alla circolazione in Italia. Se, però, il veicolo può essere ritenuto assimilabile ad un tipo omologato in Italia, allora è sufficiente un controllo della sua corrispondenza al tipo omologato relativamente alle caratteristiche essenziali. Si fa anche riferimento a quanto dichiarato dal costruttore (ad es. rispondenza di determinati dispositivi alla normativa UE) o, in sua vece, da altro soggetto debitamente autorizzato. Deve essere cura dell'interessato produrre tutta la documentazione volta a facilitare e snellire la procedura di immatricolazione. Il primo passo da compiere è, quindi, quello di recarsi, munito del certificato di origine rilasciato dalla fabbrica costruttrice e, qualora sia possibile, della dichiarazione di rispondenza alle norme UE rilasciata dal costruttore, presso gli uffici della Motorizzazione Civile che, a seconda dei casi, procederanno ad un controllo tecnico effettivo oppure semplicemente documentale sul veicolo e, in caso di esito positivo, provvederanno a restituire all'utente la documentazione, completa del proprio visto, e a rilasciare targhe e carta di circolazione, come per ogni nuova immatricolazione.

**Iscrizione al P.R.A.**

Con i documenti rilasciati dalla Motorizzazione, occorre successivamente recarsi presso gli uffici del P.R.A. ed effettuare la prima iscrizione del veicolo (considerata, in questo caso, come prima iscrizione di veicolo usato).

## Cosa fare per radiare dalla circolazione un motoveicolo:

La richiesta di radiazione deve essere firmata dall'intestatario del veicolo, dall'erede o dal proprietario che per qualsiasi motivo, non risulti intestatario al P.R.A..Nel caso di radiazione per Demolizione e per Esportazione definitiva del veicolo occorre rivolgersi presso gli uffici dove è stato istituito lo **Sportello Telematico**:

presso la Motorizzazione Civile;
presso l'A.C.I. Automobile Club Italia;
presso il P.R.A Pubblico Registro Automobilistico;
presso le Imprese di Consulenza Automobilistica abilitate al servizio.

Per tutti gli altri casi è competente il Pubblico Registro Automobilistico P.R.A.

## Documenti necessari per richiedere la Cessazione della Circolazione dei veicoli a motore:

**Dove**

Uffici Periferici del Dipartimento Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Come**

Nel caso di radiazione per Demolizione:

-Carta di Circolazione in originale (o denuncia di smarrimento o di furto sporta all'autorità di P.S.);
-C.D.P. Certificato di Proprietà in originale (in caso contrario rivolgersi direttamente al Pubblico Registro Automobilistico P.R.A.);
-Lettera del Demolitore dove è riportato il codice demolitore più copia del registro del demolitore;
-Targhe del veicolo (o denuncia di smarrimento o di furto sporta all'autorità di P.S.);
-Ricevuta (modulo c/c in bianco) del versamento di **28.10 €** sul c/c 25202003 intestato a ACI Automobile Club d'Italia Economato Generale servizi di tesoreria via Marsala 8, 00185 Roma

Nel caso di radiazione per Esportazione definitiva del veicolo:
-Carta di Circolazione in originale (o denuncia di smarrimento o di furto sporta all'autorità di P.S.);
-C.D.P. Certificato di Proprietà in originale (in caso contrario rivolgersi direttamente al Pubblico Registro automobilistico P.R.A.);
-Targhe del veicolo (o denuncia di smarrimento o di furto sporta all'autorità di P.S.);
-Ricevuta (modulo c/c in bianco) del versamento di **28.10 €** sul c/c 25202003 intestato a ACI Automobile Club d'Italia Economato Generale servizi di tesoreria via Marsala 8, 00185 Roma.

**Nota Bene**

I cittadini extracomunitari dovranno, inoltre, esibire (in originale o in copia autenticata o in copia semplice con dichiarazione sostitutiva di atto notorio di conformità all'originale in proprio possesso) anche il **Permesso di Soggiorno** o **Carta di Soggiorno** (più fotocopia) tanto al momento della presentazione della richiesta quanto al momento del rilascio del provvedimento.
Soggetti legittimati alla presentazione della domanda:

- *Diretto Interessato* esibendo un documento di identità in corso di validità;
- *Persona delegata* con documento di identità in corso di validità munita di delega su carta semplice sottoscritta dal titolare della domanda più fotocopia del documento di identità del delegante in corso di validità;

## Ed ora, l'angolo degli appassionati di moto d'epoca…

### La scomparsa della benzina rossa, eterno dilemma per le moto "storiche":*

Da circa metà del 2001, la scomparsa della benzina rossa, ha gettato nel panico molti appassionati di moto "d'epoca" o comunque non giovanissime..
La verità è che la benzina verde può essere utilizzata senza alcun problema, inquinando anche meno.
Quello che stiamo per scrivere scatenerà sicuramente commenti discordi, battute di spirito, lettere di protesta dalla maggior parte degli utenti di questa guida.

Perché la benzina verde, "orrore degli orrori", non solo si può usare nei motori d'epoca, ma è anche vivamente consigliata! La tecnologia si evolve e anche la chimica commerciale fa i suoi passi avanti. Quindi non solo oggi la benzina verde, priva cioè del piombo tetraetile, è raccomandabile per la salute dei motori, ma anche per la nostra che è quantomeno altrettanto importante.
Ed ecco il perché.
Rossa o verde, in pratica erano divenute uguali
Una normativa italiana entrata in vigore il 1° luglio 1998 ha imposto alle Case petrolifere di vendere carburanti con percentuali massime ben precise: 40% di aromatici e 1% del pericolosissimo benzene.
Un aromatico anche quest'ultimo, molto utile per migliorare le caratteristiche tecnico-chimiche del carburante a costi industriali accettabili, ma anche estremamente nocivo: dopo approfondite ricerche è stato dichiarato ufficialmente sostanza cancerogena a contatto.
Questo non significa che toccare la benzina (o altre sostanze che lo contengono) e respirarne i vapori o i gas combusti provochi automaticamente un tumore maligno. Nel nostro corpo in ogni momento si formano e vengono neutralizzate cellule cancerogene, fino a quando può scattare quella davvero "arrabbiata" che finisce per avere il sopravvento. Entrare in contatto col benzene significa solo aumentare questa probabilità Le pressioni dei legislatori per costringere le potenti Case petrolifere a riformulare - in modo possibile - i carburanti distribuiti perseguendo il minor impatto ambientale ci sembrano non solo utili, ma più che necessarie.
In passato, fino a  due o tre anni fa, le benzine vendute alla pompa potevano contenere benzene in percentuali fino al 5% e solo grazie ad una autoregolamentazione da parte delle Case petrolifere si era scesi a un 2-3% per la benzina "'rossa" col piombo.Con il tempo la produzione di carburanti in Italia è stata unificata in tutte le raffinerie. Benzina verde o super col piombo erano quindi in realtà lo stesso carburante, la rossa veniva semplicemente additivata con piccole quantità di piombo tetraetile per ottenere la vecchia super.
La differenza di numero di ottano fra i due carburanti era dovuta proprio all'aggiunta del piombo, che elevava il valore 95 imposto nella verde dallo standard "Eurosuper" (misurato secondo la specifica RON) a circa 97.
Ma il valore di benzene rimase uguale e, secondo analisi di prelievi effettuati nei distributori provinciali e del Sud Italia verso la fine della produzione affiancata, sono stati trovati nelle benzine col piombo valori ancora nell'ordine del 2-3%.
Ecco perché attualmente l'uso di benzina verde è davvero meno inquinante, anche per alimentare motori non dotati di catalizzatore allo scarico.
L'unica piccola controindicazione nel riempire con della verde i serbatoi delle nostre borbottanti o sibilanti "vecchiette" riguarda solo i motori a 4 tempi particolarmente economici e interessa la lubrificazione superficiale delle sedi e delle guide per le valvole della testata.
Essendo organi che lavorano non lubrificati dall'olio contenuto nel motore, le sedi e le guide dei motori meno evoluti, non realizzate con bronzo o acciai dotati di riporto superficiale in durissima stellite, possono soffrire in piccola misura di una vaiolatura superficiale, chiamata anche "pitting", dovuta allo strofinamento dello stelo nella guida

e, soprattutto, nella battuta del fungo valvola.
Il problema dell'accoppiamento stelo-guida è decisamente trascurabile: normalmente non ci sono pressioni particolarmente elevate. Ma il contatto fra sede valvola e battuta del fungo è una sollecitazione abbastanza stressante dato che siamo in presenza di temperature elevate, pressioni non trascurabili e anche di un'usura dovuta allo scorrimento del fungo quando si "appoggia" deformandosi leggermente contro la sede. In queste due situazioni un lubrificante solido qual'e il piombo tetraetile presente nelle benzine così additivate è certamente utile.
Si tratta comunque di un fenomeno non grave. Questi esperimenti, condotti dal Centro Ricerche Fiat sotto la guida del Prof. Carlo Carughi furono fatti alla fine degli anni '70 su motori di varia cubatura, fra cui un "povero" 4 cilindri che equipaggiava la Fiat 128. Utilizzando benzine prive di piombo si era evidenziata un'usura delle sedi: dopo circa 40.000 km, per garantire una buona tenuta della testata (valvole e sedi) si doveva procedere a una nuova smerigliatura. Quando, a parità di utilizzo ma con carburante "piombato", lo stesso intervento sarebbe stato necessario non prima dei 60.000 km. Eppure oggi molti tecnici dei reparti di collaudo delle varie Case tendono a minimizzare la differenza di chilometraggio nei due casi, sempre e solo per testate senza bronzo o stellite.
Perché c'è un retroscena che pochissimi conoscono ed ha costretto tutti noi a involontari collaudi. Senza fare particolare pubblicità, all'inizio degli anni '90 le Case petrolifere hanno cominciato a diminuire il contenuto di piombo nella benzina "rossa". Prima era di 0,6 grammi/litro, sino ad arrivare a 0,15. Valore quest'ultimo così basso da rendere quasi ininfluente ai fini della lubrificazione l'additivazione con piombo della benzina. Ecco perché chi teme il sopraggiungere di problemi alle valvole e relative sedi, utilizzando benzina verde può benissimo abbandonare ogni scrupolo: da anni ha usato comunque una benzina col piombo - poco! che tanto lubrificante non lo è più.
Inoltre ci sono da tenere presenti altre due considerazioni. Buona parte dei motori sportivi del passato erano già dotati di sedi e guide in bronzo (un materiale notoriamente autolubrificante), mentre la produzione più utilitaria tipica delle Case motociclistiche negli anni '50.e '60 era progettata e collaudata per la scomparsa benzina "Normale". Un carburante prodotto senza aggiunte di piombo tanto era basso il numero di ottano richiesto: arrivava a 88'
Se questi motori così poco compressi potevano funzionare egregiamente con carburanti scadenti (con numero di ottano solo 88 e senza alcuna lubrificazione aggiuntiva dovuta al piombo) ci dobbiamo forse preoccupare adesso per una benzina molto più raffinata, con l'apporto di olii lubrificanti assai più evoluti e stabili?
Per quanto riguarda i 2 tempi il discorso è ancora più semplice. Tutti gli organi a contatto con il carburante sono necessariamente lubrificati dall'olio miscelato in esso. Prodotti sintetici neanche paragonabili con certe "porcherie"che venivano usate in passato.
Le incrostazioni non sono più un problema grazie ad olii che hanno permesso percentuali di miscelazione dimezzate. Questo enorme sviluppo dei lubrificanti ha migliorato talmente l'affidabilità dei 2 tempi che l'utilizzo o meno della verde è considerato ininfluente.

**L'influenza del numero di ottano:**

"88 - 91 - 93 - 9S - 97 - 98". Sono questi i numeri di ottano RON che abbiamo visto sulle pompe di tutto il mondo.
Ed è un'unità di misura per indicare una benzina adatta o meno a motori con determinate caratteristiche di rapporto di compressione.
Siamo talmente stanchi di sentire castronerie, anche da appassionati, esperti e autorevoli tecnici, che d'ora in poi vorremmo vedere questi numeri solo al gioco del lotto, almeno per quelli sotto al 90.
Perché un elevato numero di ottano serve solo a evitare la detonazione in un motore con un altrettanto elevato rapporto di compressione. Altrimenti sono solo soldi sprecati e inquinamento inutile.
È abbastanza intuitivo che più si migliorano le caratteristiche della benzina e maggiori sono gli additivi che vanno aggiunti (per mantenere il costo industriale a livelli accettabili dal mercato).

Quindi più aromatici e/o ossigenati (che provocano allo scarico molecole pericolose come gli aldeidi) si devono usare per elevare il numero di ottano, più grave diventa l'inquinamento dell'atmosfera,senza ottenere nulla di più da motori che di certe caratteristiche non sanno che farsene.
Attualmente non c'è un motore in commercio tanto compresso da non poter funzionare bene con la Eurosuper verde da 95 numero di ottano. Tutte le Case automobilistiche e motociclistiche studiano e collaudano i loro motori per questa benzina.

Anche quelli delle Ferrari, delle Lamborghini, delle Porsche o delle Ducati, delle Honda, ecc. Negli USA la miglior benzina acquistabile normalmente ha circa 93-94 ottano; con quella gli americani fanno girare senza problemi anche i tiratissimi motori da kart e da cross.
Le stesse Case giapponesi indicano nei loro manuali di servizio di utilizzare benzina verde persino nei motori a 2 tempi da competizione delle attuali monocilindriche da cross e da pista, motori che hanno rapporti di compressione anche di 14-16:1.
Nei recenti motori a 4 tempi più sollecitati siamo ormai nell'ordine di 11-12: 1.
Per tutti è previsto l'utilizzo della verde. E' vero che in passato la conformazione delle camere di combustione a buccia d'arancia aumentava il rischio di detonazione, ma non sono certo uno o due ottani in più che possono risolvere definitivamente la situazione.
Tanto che i partecipanti alle gare per mezzi d'epoca di Gruppo 5, che per comodità di approvvigionamento - hanno iniziato a utilizzare la verde (negli autodromi italiani ormai si trova solo quella), non hanno lamentato problemi legati al cambio della benzina.
Tutta colpa di campagne pubblicitarie martellanti, durate per decenni, che dagli anni '50 hanno parlato di Supercortemaggiore, con slogan che sottolineavano maggior potenza grazie a numeri di ottani più elevati. O addirittura al fatto che con un peso specifico maggiore si sviluppava più energia.

Prove al banco e in pista hanno dimostrato - qualora ce ne fosse bisogno - che non si trova una frazione di CV in più utilizzando una benzina più ricca, a meno di aumentare il rapporto di compressione.
In Germania - si sa - è disponibile oltre all'economica 91 ottano, utilizzabile anch'essa nella maggior parte dei motori attualmente in produzione, anche la Super Plus verde da 98.
Scambiando qualche battuta nelle soste ai distributori tedeschi ci è stato confermato quanto pensavamo: "La comperano soprattutto gli stranieri, gli italiani in buona parte e qualche impallinato con le auto alettonate e i cerchioni larghi".
Quali vantaggi con la verde?
Volendo adottare le moderne candele con elettrodi trattati al platino che le maggiori Marche stanno man mano introducendo sul mercato con migliori caratteristiche elettriche e contraddistinte da una durata nettamente superiore, si deve tener presente che queste candele si possono adoperare solo con carburanti "verdi".
Altrimenti il platino reagisce con le molecole di piombo e in poche migliaia di km le candele sono da buttare. La stessa durata delle normali candele può essere anche raddoppiata usando la verde, essendo una benzina che sporca e incrosta molto meno e presenta una combustione più efficiente, tale che alcuni utenti hanno notato una messa in moto più facile e immediata.
I motori rimangono più puliti e, soprattutto nei 2 tempi, utilizzando un buon olio moderno per la miscela i problemi di autoaccensione dovuti alle incrostazioni della luce di scarico diminuiscono notevolmente.
Anche le marmitte tendono a durare più a lungo proprio per le minori incrostazioni.
Non bisogna dimenticare che le pesanti incrostazioni che i vecchi carburanti tendevano a formare molto rapidamente nella camera di combustione sono state la causa principale di molte autoaccensioni e detonazioni sfociate in bei buchi del pistone.
Probabilmente con la verde non sarebbero accadute.
Alcuni appassionati hanno raccontato che con la verde il motore sembrava scarburato, o comunque non molto –rotondo". Evidentemente l'effetto placebo non è un fenomeno solo farmacologico: due ottano in meno e una piccolissima percentuale di piombo non possono richiedere una nuova taratura del carburatore, perché la benzina è fondamentalmente la stessa.
In Germania la benzina senza piombo è disponibile in tre qualità: da 91, da 95 e anche da 98 numero di ottano. Presto troveremo questo carburante anche in Italia?
Assolutamente no. I produttori si stanno livellando sulla Eurosuper con numero di ottano 95 e tutti i motori devono poter funzionare egregiamente con questo tipo di carburante. Inutile complicarsi la vita, costringere i distributori ad allestire vasche separate, per un tipo di carburante di cui non c'è fondamentalmente bisogno.
*Fonte per questo argomento, Giorgio Gori, Motosprint

**Tabella dei modelli di moto compatibili con l'uso della benzina verde che sono stati segnalati dalle rispettive fabbriche:**

| | |
|---|---|
| Aprilia | tutti i modelli prodotti dopo il 1990 |
| Benelli | tutti i modelli ancora in produzione |
| Beta | problemi con l'RR 50 da enduro |
| Bimota | tutti modelli dopo il 1995 |
| BMW | tutti tranne i modelli fuori produzione |
| Cagiva | tutti i modelli prodotti dopo il 1995 |
| Daelim | tutti i modelli |
| Derbi | tutti i modelli |
| Ducati | i modelli a 4 valvole<br>748, 851, 888, 916, 996, ST4<br>i modelli con motore a 2 valvole<br>prodotti dopo il 1991 da 900 cc<br>i modelli con motore a 2 valvole<br>prodotti dopo il 1995 inferiori a 900cc cc |
| Harley Davidson | tutti i modelli prodotti dopo il 1981 |
| Honda | tutti i modelli prodotti dopo il 1988 |
| Husquarna | tutti i modelli prodotti dopo il 1995 |
| Italjet | tutti i modelli prodotti dopo il 1994 |
| Kawasaki | tutti i modelli prodotti dopo il 1993 |
| KTM | tutti i modelli |
| Laverda | tutti i modelli prodotti dopo il 1994 |
| Malagutti | tutti i modelli prodotti dopo il 1992 |
| Moto Guzzi | tutti i modelli prodotti dopo il 1986 |
| Peugeot | tutti i modelli prodotti dopo il 1991 |
| Piaggio | tutti i modelli prodotti dopo il 1989 |
| Triumph | tutti i modelli prodotti dopo il 1992 |
| Yamaha | tutti i modelli prodotti dopo il 1988 |

Cosa occorre fare per reimmatricolare una moto d'epoca?

Una motocicletta radiata dal P.R.A. può essere reimmatricolata a condizione di conoscerne il numero di targa e di poterne certificare la proprietà: è necessario effettuare il collaudo del mezzo presso gli Uffici Provinciali della (M.T.C.) e successivamente procedere all'iscrizione presso il Pubblico Registro Automobilistico (P.R.A.)

All'atto della prenotazione del collaudo presso la M.C.T.C. occorre presentare la seguente documentazione (tra parentesi i costi di ogni singola operazione):

1. **Domanda di revisione in bollo** diretta all'Ufficio Trasformazioni della M.C.T.C. Provinciale €10,33)
2. **Estratto cronologico del motociclo** dal quale risulti la radiazione d'Ufficio o la radiazione per demolizione volontaria (€ 18,08 se in Provincia – € 36,15 su fuori provincia);
3. **Ricevute di pagamento di n. 3 bollettini di Conto Corrente Posta**le, da richiedere presso gli Uffici M.C.T.C. – rispettivamente per il collaudo, la pratica amministrativa ed il rilascio della nuova targa. Hanno tariffe leggermente diverse se si tratta di mezzo demolito d'ufficio o volontariamente (da € 45,00 a 57,00 circa complessivi);
4. **Dichiarazione di "revisione a regola d'arte"** del mezzo da reimmatricolare, con specifica degli interventi effettuati, da parte di una officina meccanica iscritta alla C.C.I.A.A. con firma autenticata del titolare (non necessaria se il titolare della ditta ha la firma depositata presso la locale M.C.T.C.)
5. **Titolo di proprietà della motocicletta**: atto di vendita da parte di un soggetto che dichiari la proprietà del mezzo (è valido anche se non si tratta dell'ultimo intestatario dello stesso), oppure dichiarazione di vendita di un rottamatore autorizzato. Tale atto deve essere stilato in presenza di un notaio che accerti l'identità delle parti (circa € 50,00 );
6. **Autocertificazione di residenza in carta semplice del futuro intestatario**;
7. Se la motocicletta è stata radiata d'Ufficio **fotocopia della Carta di Circolazione** o in mancanza, denunzia di smarrimento del documento stesso.

La data del collaudo viene fissata mediamente dopo 15 giorni.

Nel corso del collaudo gli operatori della M.C.T.C. verificano la rispondenza ai dati riportati sui documenti dei motoveicoli, in particolare:

**• numero del telaio • numero del motore (se presente) • misure dei pneumatici**

Viene inoltre verificata l'efficienza dell'impianto di illuminazione della luce di segnalazione arresto (stop) e del clacson particolare attenzione viene posta anche al silenziatore ed all'impianto frenante.

I motocicli devono essere dotati di specchietti retrovisori e di frecce laterali.

Ove venissero riscontrate anomalie tecniche gli operatori della M.C.T.C notificano gli interventi da effettuare e rinviano il mezzo ad un esame integrativo per le specifiche manchevolezze.

Superato l'esame tecnico, previa riconsegna della targa e della carta di circolazione, viene immediatamente rilasciata la nuova targa ed una carta provvisoria di circolazione. Il libretto definitivo viene consegnato in tempi brevi, ma diversi a seconda del carico di lavoro delle singole M.C.T.C. Provinciali.
Successivamente - entro 60 giorni - si deve procedere alla iscrizione della motocicletta presso il P.R.A per ottenere il rilascio del Certificato di proprietà (foglio complementare).
Il costo della pratica amministrativa presso il P.R.A. si è ridotto a circa € 78,00 (grazie all'abolizione della tassa di trascrizione APIET ottenuta anche per l'interessamento della F.M.I da versare tramite bollettini di Conto Corrente Postale.

**La reimmatricolazione ha così un costo complessivo di circa € 230,00 e richiede 2/4 mesi di tempo.**

**Per ulteriori chiarimenti ed informazioni è consigliabile rivolgersi presso un Moto Club affiliato F.M.L, che svolga attività nel settore Moto d'Epoca.**
**N.B. Gli Uffici Provinciali M.C.T.C. e del P.R.A. possono adottare lievi differenze procedurali per le quali è opportuno effettuare una verifica preventiva.**

ESEMPIO DI DICHIARAZIONE DI REVISIONE MECCANICA

(può essere rilasciata unicamente dal titolare di Officina Meccanica iscritta alla C.C.I.A)
Il sottoscritto.........................................................titolare dell'Officina Meccanica ..................
.................................................... Via/Piazza.....................................................
Città..........................
iscritta al Registro delle Ditte della C.C.I.A.A. Di.....................con N........................... in data...........................dichiara di aver effettuato sul motociclo marca..........................
modello...............................targa........................
i seguenti lavori:
1.............................................
2. .............................................
3. .............................................
4. ............................................
5. .............................................
6. .............................................
7. .............................................

Dichiara di aver effettuato i sopraelencati lavori "a regola d'arte".
Dichiara inoltre che il motoveicolo in oggetto è in piena efficienza ed originale in ogni suo componente.
Luogo e data.
Firma...............................
( autenticata ai sensi di legge o depositata presso l'Ufficio Provinciale M.C.T.C.)

## A.S.I.

**Pratiche per l'iscrizione** dei motoveicoli al registro nazionale A.S.I. ai fini di ottenere vari servizi tra i quali l'esenzione della Tassa di Possesso

Automotoclub Storico Italiano
Corso Orbassano, 331-Torino-Tel.011-306739
Commissione Tecnica Nazionale Moto

### ART.1-Catalogazione

Possono essere omologati ed iscritti nel registro nazionale ASI i motoveicoli catalogabili nelle semplici categorie:

A. Antiquae: comprendente i motoveicoli costruiti fino al 31/12/1905

B. Veteran: comprendente i motoveicoli costruiti fino al 31/12/1905

C. Vintage: comprendente i motoveicoli costruiti fino al 01/01/1919

D. Post Vintage: comprendente i motoveicoli costruiti dall'01/01/1931 al 31/12/1945

E. Classic: comprendente i motoveicoli costruiti dall'01/01/1946 al 31/12/1960

F. Post Classic: comprendente i motoveicoli costruiti dall'01/01/1961 al 31/12/1970

G. Modern: comprendente i motoveicoli costruiti dall'01/01/1971 e prodotti comunque da almeno vent'anni (anno solare compiuto)

### ART.2 - Certificazione

L'ASI, per i motoveicoli per i quali sia stata inoltrata l'apposita domanda con annessa documentazione, può rilasciare:

a. Certificato e targa di omologazione: riservati ai motoveicoli completamente originali, comprese la finitura e la componentistica, restaurati o in stato di buona conservazione e funzionalità, ai quali ai quali sono stati assegnati una classificazione e un merito. In caso contrario, ove la domanda di omologazione non sia definibile, sarà rilasciata nota delle parti non conformi per poter effettuare le modifiche del caso da parte dell'interessato. Detti documenti sono di proprietà dell'ASI e in qualsiasi momento può essere chiesta la restituzione. L'ASI si riserva inoltre la facoltà di sottoporre nuovamente all'esame di omologazione il motoveicolo, qualora documentazione autentica o varianti effettuate sullo stesso dimostrino discordanza dall'omologazione già rilasciata.

b. Certificato delle caratteristiche tecniche: riservato ai motoveicoli con omologazione ASI definitiva ed anche ai motoveicoli che per difetti di finitura e/o componentistica minore non abbiano i requisiti per ottenere

l'omologazione ASI ma che comunque presentino le caratteristiche costruttive del modello. Documento emesso in relazione alla Circolare del Ministero dei Trasporti DG n.170 del 5/9/1986 e successive aggiunte e modifiche, ai fini dell'immatricolazione.

c. Carta d'identità FIVA riservata ai motoveicoli con gli stessi requisiti cui al punto (b) necessaria per la partecipazione a manifestazioni internazionali o svolgentesi all'estero. Questo documento è di proprietà della FIVA e ne può essere richiesta la sostituzione.

d. Attestato di iscrizione: riservato ai motoveicoli costruiti da almeno 30 anni (anno solare compiuto). Consente di ottenere il trattamento previsto dall'art. del C.d.s. e 215 del suo regolamento nonché l'esenzione del pagamento della tassa di possesso ai sensi dell'art. 5 D.L. 30/12/1982 convertito in L. 28/02/1983 n.53.

### Art.3 - Datazione

Il criterio di datazione dei motoveicoli si fonda sulla documentazione tecnica fornita dalle Case costruttrici e sull'eventuale documento di prima immatricolazione. Nel caso che tali documenti siano irreperibili, la datazione viene stabilita con riferimento a documentazione reperita presso musei, centri storici, archivi e a qualsiasi documento storicamente rilevante e attendibile da parte della CTNM.

### Art.4 - Eccezione ai criteri di datazione

La datazione di un motoveicolo coincide di norma con l'anno di fabbricazione da parte della casa costruttrice. Nei casi, invece, in cui un motoveicolo abbia subito modifiche sostanziali documentate, e quindi accettabili al fine dell'omologazione ASI, la datazione sarà quella dell'ultima modifica effettuata.

### Art.5 - Modifiche

L'omologazione ASI rilasciata ad un motoveicolo che ha subito modifiche supportate da documentazione dell'epoca nel periodo d'uso porterà, oltre al nome della Casa costruttrice, il nome della persona o della ditta che ne ha effettuato le modifiche.

### Art.6 - Presa d'atto di copia

L'ASI, previo esame del motoveicolo, esistendone i requisiti , può identificare il costruttore e la data di costruzione.

### Art.7 - Catalogazione dei motoveicoli omologati ASI

I motoveicoli sono suddivisi nelle rispettive classi FIVA. In base all'originalità e alle qualità del motoveicolo vengono assegnati i seguenti titoli di merito: sufficiente, discreto, buono, ottimo.

L'omologazione ASI è l'attestazione che il motoveicolo corrisponde all'originale(salvo le eventuali note citate sul certificato)

L'autenticità non viene infirmata dalla ricostruzione di particolari secondari, purché gli stessi siano copia perfetta dell'originale.

## Art.8 - Passaggio di proprietà

I passaggi di proprietà devono essere regolarizzati sui certificati mediante apposita richiesta di presentarsi all'ASI con l'allegata dichiarazione da parte del cedente. Tale dichiarazione deve contenere i dati indicati nell'apposita modulistica.

## Art.9 - Commissario Tecnico Moto dell'Associazione Federata

**L'ASI demanda al Commissario tecnico moto di ogni Club il compito di verificare la corrispondenza dei dati dichiarati su tutte le richieste inoltrate agli organi dell'Ente dai propri soci: è prevista a tal fine la sottoscrizione di tali documenti da parte dei Commissari tecnici di club.**

**Il C.T. di club deve altresì tenere un repertorio di tutte le pratiche in partenza e in arrivo dall'ASI con le eventuali fasi intermedie di varianti, ecc. il C.T. moto di Club sarà anche l'unico interlocutore in caso di previste omologazioni ASI effettuate presso la sede dell'Associazione Federata**

## Art.10 - Classificazione FIVA

L'ASI, uniformata al regolamento tecnico FIVA, assegna ad ogni motoveicolo la rispettiva classificazione FIVA.

## Classificazione FIVA dei motoveicoli omologati o con certificati di identità ASI

**Tipo A - Standard**

Motoveicolo essenzialmente originale come consegnato dal costruttore all'acquirente

(art.2 Regolamento Tecnico)

**Tipo B - Modificato d'Epoca**

Motoveicolo modificato nel periodo d'uso (art.4 e 5 Regolamento Tecnico)

**Tipo C - Copia**

Motoveicolo assemblato con parti originali e/o ricostruite, riproducente un particolare motoveicolo d'epoca. L'assemblatore di tale motoveicolo è considerato costruttore.

Un simile motoveicolo è iscrivibile se la data di fabbricazione rientra nei limiti FIVA e deve essere chiaramente identificata per differenziarlo dagli originali.

## Gruppi di conservazione

**Gruppo 1 - Autentico**

Motoveicolo conservato allo stato originale, sia nella componentistica che nelle finiture, inalterato e tollerabilmente deteriorato, eccezione fatta eventualmente per pneumatici, candele, batterie, manopole e parti degradabili.

**Gruppo 2 - D'origine**

Motoveicolo conservato solo parzialmente allo stato originale, in quanto sottoposto ad alcune sostituzioni con parti comunque originali e a parziali riverniciature e trattamenti superficiali.

**Gruppo 3 - Restauro**

Motoveicolo sottoposto ad un radicale intervento di ripristino allo stato originale.

## Chiave di lettura del nuovo Regolamento Tecnico Moto ASI

**Ruolo del Commissario Tecnico Moto di Club (C.T. di Club)**

È stata più volte evidenziata l'importanza del Commissario tecnico Moto di Club, in quanto egli rappresenta il braccio operativo della Commissione Tecnica Nazionale Moto (CTNM) all'interno del proprio Club, ed è interlocutore fra il socio e la suddetta. Egli indirizza il socio nelle operazioni di restauro e conservazione: interpella la Commissione e gli specialisti di marca, cerca la documentazione necessaria, esegue le pratiche ASI dalla partenza fino all'esito finale registrandone le varie fasi, snellisce le procedure delle pratiche contribuendo così al buon funzionamento della propria associazione.

Con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento Tecnico Moto il ruolo del C.T. assume un'importanza ancor più rilevante, diventando egli di fatto responsabile della corrispondenza dei dati dichiarati nella modulistica dai propri soci, che egli deve verificare e sottoscrivere.

**Servizi ottenibili dai soci ASI proprietari di motoveicoli di interesse storico**

- La modulistica è ottenibile presso la segreteria del proprio Club.

**Esenzione della tassa di possesso- ottenibile per i motoveicoli prodotti da almeno 20 anni (anno solare compiuto)**

Per richiederla il socio deve:

1) Compilare l'apposito modulo

2) allegare i seguenti documenti: una fotografia formato 10 x 15, inquadratura 3/4 posteriore del motoveicolo in cui si legga chiaramente anche la targa di circolazione; copia del foglio complementare o del certificato di proprietà ed eventuale autocertificazione di proprietà; ricevuta dell'avvenuto pagamento di L 10.000(salvo modifiche) intestata all'ASI.

3) sottoporre tutta la documentazione al C.T. di Club per l'avvallo e la verifica della corrispondenza dei dati.

4) consegnare il tutto alla segreteria del proprio club per l'inoltro all'ASI.

* i passaggi di proprietà dei motoveicoli che beneficiano dell'esenzione della tassa di possesso vanno notificati alla segreteria dell'ASI.

Omologazione ASI - richiedibile per i motoveicoli di almeno 20 anni (anno solare compiuto)

Per avviarla, il socio deve:

1. Far visionare il motoveicolo al proprio C.T. di Club.

2. Compilare l'apposita domanda di omologazione.

3. Affiggere negli appositi spazi le fotografie richieste ed allegare sei fotografie sciolte del motoveicolo intero di profilo (3 lato destro/3 lato sinistro) N.B. è indispensabile allegare le fotografie del motoveicolo prima del restauro, anche se incompleto o smontato. Le fotografie devono essere scattate e stampate con i metodi tradizionali; non verranno accettate fotografie digitali, stampate a mezzo computer.

4. Allegare copia dei documenti di circolazione, il campione colore e copia del la documentazione sulla quale ci si è basati per l'identificazione dell'anno e del modello.

5. Consegnare il tutto alla segreteria del proprio Club per l'inoltro alla segreteria di Torino, unitamente alla ricevuta dell'avvenuto pagamento di L. 100.000 (salvo modifiche)

Dopo l'esame della pratica da parte del CTNM, verranno rilasciati certificato e targa di omologazione, oppure le indicazioni sulle eventuali parti non conformi da correggere.

Tale elenco delle "parti non conformi" verrà inviato al C.T. di Club il quale riferirà e illustrerà al socio gli accorgimenti da adottare per ottenere l'omologazione.

Modulistica per iscrizione fmi:
http://www.motorold.it/notizieutili/moduli/modulo1.pdf

## ELENCO INDIRIZZI UFFICI DELLA MOTORIZZAZIONE:

- ALESSANDRIA
  Via Porcellana - Loc. Ostarietta - 15040 VALMADONNA (AL)
  Tel. 0131222262 - 0131222263 - 0131226877 - 0131226892; fax 0131226393

- ANCONA
  Via I Maggio, 142 - 60100 ANCONA
  Tel. 07128511; fax 0718047395

- AOSTA
  St. Cristophe – Loc. Grand Chemin – 11100 AOSTA Tel. 016540565; fax 0165362548

- AREZZO
  Via Setteponti, 56/8 – 52100 AREZZO
  Tel. 0575986001; fax 0575984243

- ASCOLI PICENO
  Via Oberdan, 83 – Basso Marino – Zona industriale – 63100 ASCOLI PICENO
  Tel. 0736402842 – 0736402815; fax 0736402817

- ASTI
  Via Trieste, 16 – 14100 ASTI
  Tel. 0141353937 – 0141353938; fax 0141599359

- AVELLINO
  Via dei Pescatori, 55 – 83100 AVELLINO
  Tel. 082527025; fax 0825270233

- BARI
  Via F. De Blasio – Modugno (Z. I.) – 70123 BARI
  Tel. 0805375442 – 0805850111; fax 0805311842

- BELLUNO
  Loc. Safforze – Vicinale Fiammoi – 32100 BELLUNO
  Tel. 0437931063; fax 0437931012

- BENEVENTO
  Via Valfortone – Contrada Pezzapiana – 82100 BENEVENTO
  Tel. 082454136 – 082454131; fax 082428756

- BERGAMO
  Via Martin Luther King, 2 – 24127 BERGAMO
  Tel. 0354325911 – 035262449 – 035262460 – 035262457; fax 035262411

- BIELLA
  Via Addis Abeba, 28 – 13900 BIELLA
  Tel. 0158484601 – 0158484602 – 0158484603 – 0158484604; fax 0158484644

- BOLOGNA
  Via dell'Industria, 13 – Zona Roveri – 40122 BOLOGNA
  Tel. 0516018711; fax 0516010010

- BRESCIA
  Via Grandi, 1 – ang. Via Ghislandi – 25100 BRESCIA
  Tel. 0302685711; fax 0303582620

- BRINDISI
  Via Danimarca, 4 – 72100 BRINDISI
  Tel. 0831571723 – 0831571724 – 0831571725; fax 0831574860

- CAGLIARI
  Strada Statale, 554 – Km. 1,600 – 09100 CAGLIARI
  Tel. 070240631 – 070240632 – 070240633 – 070240634; fax 070240628

- CAMPOBASSO
  Contrada Selva Piana – 86100 CAMPOBASSO
  Tel. 0874416345 – 0874416346 – 0874416347; fax 0874411442

- CASERTA
  Via Appia Antica, 19 – Loc. Ponteselice – 81021 S. NICOLA LA STRADA (CE)
  Tel. 0823494188 – 0823493425; fax 0823493707

- CATANZARO
  Via Emilia – Loc. Cavaliere – 88100 CATANZARO
  Tel. 0961766111; fax 0961764282 – 0961764162

- CHIETI
  Piazzale Stadio G. Angelini – 66100 CHIETI SCALO
  Tel. 0871560108 – 0871562410 – 0871560210; fax 0871562479

- COMO
  Via Tentorio – Loc. S. Antonio Como – 22100 COMO
  Tel. 031389111; fax 031523598

- COSENZA
  Contrada Bosco Sottano – 87100 COSENZA
  Tel. 098435116 – 0984391865; fax 0984392137

- CREMONA
  Via Boschetto, 49 – 26100 CREMONA
  Tel. 0372461800; fax 0372458871

- CROTONE
  Loc. Passovecchio – 88900 CROTONE
  Tel. 0962930611 – 0962930626 – 0962930636 – 0962930637; fax 0962930645

- CUNEO
  Via Motorizzazione – 12020 MADONNA DELL'OLMO (CN)
  Tel. 0171411622; fax 0171411067

- FERRARA
  Via Canapa, 145 – 44100 FERRARA
  Tel. 0532465118; fax 0532465103

- FIRENZE
  Via Lucchese, 160 – S. Croce dell'Osmannoro – 50019 SESTO FIORENTINO (FI)
  Tel. 055306810; fax 0553068222

- FOGGIA
  Viale Fortore – 71100 FOGGIA
  Tel. 0881773846 – 0881773847; fax 0881773409

- FORLÌ
  Via Golfarelli, 86/D – 47100 FORLÌ
  Tel. 0543724005 – 0543724071; fax 0543795193

- FORLI
  Piazzale G. Agnelli, 100 Pievesestina 47023 CESENA (RN)
  Tel. 0547317284; fax 0547317265

- FROSINONE
  Via Mezzacorsa, 103 – 03100 FROSINONE
  Tel. 0775200025 – 0775200026; fax 0775200027

- GENOVA
  Corso Sardegna, 36/1D – 16142 GENOVA
  Tel. 01051631 – 010518286; fax 010513551

- GORIZIA
  Via Trieste, 317 – 34170 GORIZIA
  Tel. 0481522262; fax 0481522249

- GROSSETO
  Via Teano, 2 – 58100 GROSSETO
  Tel. 0564415376 – 0564415412; fax 056423877

- IMPERIA
  Via Littardi, 97 – Loc. Piani – 18100 IMPERIA
  Tel. 0183780335 – 0183780336 – 0183780356; fax 0183781091

- ISERNIA
  Via Libero Testa, 27 – Palazzo Gamberale – 86170 ISERNIA
  Tel. 0865412915 – 08653811; fax 0865413654

- L'AQUILA
  Loc. Salita Boccella di Campo di Pile – 67010 COPPITO (AQ)
  Tel. 0862315910; fax 0862315604

- LA SPEZIA
  Corso Nazionale, 246 – 19125 LA SPEZIA
  Tel. 0187506569 – 0187513161; fax 0187524411

- LATINA
  Via Congiunte d'Este – Loc. Chiesuole – 04100 LATINA
  Tel. 077346631; fax 0773661196

- LECCE
  Via Adriatica S.P. – Torre Chianca Km. 4 – 73100 LECCE
  Tel. 0832490200; fax 0832399108

- LECCO
  Corso Promessi Sposi, 36 – c/o Prefettura – 23900 LECCO
  Tel. 0341279111 – 0341279406

- LIVORNO
  Via dei Pelaghi – Loc. Salviano – 57124 LIVORNO
  Tel. 0586868453; fax 0586868440

- LUCCA
  Viale Luporini – S. Anna – 55100 LUCCA
  Tel. 0583512373 – 0583512374 – 0583512375 – 0583513295; fax 0583511838

- MACERATA
  Via Annibali – 62100 MACERATA
  Tel. 0733281735 – 0733281910; fax 0733281729

- MANTOVA
  Via A. Vespucci – Zona Valdaro – 46100 MANTOVA
  Tel. 0376302450; fax 0376302634

- MASSA CARRARA
  Via Massa Avenza, 121 – 54037 MASSA CARRARA
  Tel. 0585799211; fax 0585799202

- MATERA
  Via Cappelluti, 4 – Palazzo Uffici Statali – 75100 MATERA
  Tel. 0835337025; fax 0835337027

- MILANO
  Via Cilea, 119 – 20151 MILANO
  Tel. 02353791 – 0235379336 – 0235379337; fax 0235379357

- MODENA
  Via G. Galilei, 224 – 41100 MODENA
  Tel. 059351211; fax 059343414

- NAPOLI
  Via Argine, 422 – 80147 NAPOLI
  Tel. 0815911111 – 0815591180; fax 0817527813

- NOVARA
  Viale G. Cesare, 100 – 28100 NOVARA
  Tel. 0321463539 – 0321463649 – 0321463224; fax 0321402797

- NUORO
  Pratosardo – Zona Industriale – 08100 NUORO
  Tel. 0784294215 – 0784294216; fax 0784294218

- ORISTANO
  Via del Porto – Zona Industriale – 09170 ORISTANO
  Tel. 0783359940 – 0783359573 – 0783359574; fax 0783359941

- PADOVA
  Piazzetta Conciapelli, 19 – 35137 PADOVA
  Tel. 049664221;. fax 049662571

- PALERMO
  Via Isidoro La Lumia, 10 – 90139 PALERMO
  Tel. 091323171 – 09161122338

- PARMA
  Via Chiavari, 13 – 43100 PARMA
  Tel. 0521940848; fax 0521293470

- PAVIA
  Via Oberdan, 4 – 27100 PAVIA
  Tel. 03823901; fax 03822882329

- PERUGIA
  Via Tuzi – Loc. San Faustino – 06100 PERUGIA
  Tel. 0755000391 – 0755000073 – 0755002663; fax 0755051846

- PERUGIA FOLIGNO:
  Tel. 0742355791

- PESARO
  Via dei Cacciatori, 48 – 61100 PESARO
  Tel. 0721282564 – 0721281821 – 0721281813 – 0721282574; fax 0721282551

- PESCARA
  Via Francia, 3 – Villa Raspa – 65010 SPOLTORE (PE)
  Tel. 085413833 – 0854155338 – 085413857; fax 0854153843

- PIACENZA
  Via Maestri del Lavoro – 29100 PIACENZA
  Tel. 0523593322; fax 0523592146

- PISA
  Via Lenin, 190 – 56017 S. GIULIANO TERME (PI)
  Tel. 050820107 – 050820171; fax 050820321

- PISTOIA
  Via Ciliegiole, 97/c – 51100 PISTOIA
  Tel. 057324273; fax 057333768

- PORDENONE
  Via G. di Vittorio, 1 – 33170 PORDENONE
  Tel. 0434572985; fax 0434572687 – 0434522136

- POTENZA
  Via del Gallitello – Palazzo Ungaro – 85100 POTENZA
  Tel. 097154726 – 097154793 – 097154747; fax 097154797

- PRATO
  Via dell'Accademia, 26 – c/o Prefettura – 59100 PRATO Tel. 057434722

- RAVENNA
  Via Trieste, 184 – 48100 RAVENNA
  Tel. 0544422218; fax 0544420521

- REGGIO CALABRIA
  Contrada Armacà di Archi – 89100 REGGIO CALABRIA
  Tel. 096543696; fax 0965650610

- REGGIO EMILIA
  Via Piemonte, 4 – 42100 REGGIO EMILIA
  Tel. 0522517326; fax 0522518542

- RIETI
  Viale E. Greco – Loc. Vazia – 02100 RIETI
  Tel. 0746221400; fax 0746221320

- RIMINI
  Via Giaccaglia, 45 – ang. Via Montescudo – 47900 RIMINI
  Tel. 0541384713; fax 0541393593

- ROMA sede nord
  Via Salaria km.10,400 – 00198 ROMA
  Tel. 0681691; fax 068802905

- ROMA sede sud
  Via del Fosso dell'Acqua Acetosa Ostiense, 9 – 00144 ROMA
  Tel. 06502881 – 0650288001; fax 065005577

- ROMA sede est
  Via delle Cincie, 28 – 00169 ROMA
  Tel. 0623180253; fax 062318228

- ROVIGO
  Viale del Lavoro, 10 – 45100 ROVIGO
  Tel. 0425474707 – 0425474763; fax 0425474899

- ROVIGO
  Via della Cooperazione – 45100 ROVIGO

- SALERNO
  Via Acquasanta – Loc. Funi (Z.I.) – 84100 SALERNO
  Tel. 089303811; fax 089303857

- SASSARI
  Via Caniga, 29 – 07100 SASSARI
  Tel. 079262487 – 079261064 – 079261108; fax 079262110

- SAVONA
  Via Strada di Scorrimento, 1 – 17047 VADO LIGURE (SV)
  Tel. 019886777 – 019886778; fax 019886790

- SIENA
  Via Bernardo Tolomei, 13 – 53100 SIENA
  Tel. 057750004; fax 0577594338

- SONDRIO
  Via Europa – 23100 SONDRIO
  Tel. 0342214441 – 0342213399 – 0342213211; fax 0342513368

- TARANTO
  Viale 2 Giugno, 16 – Quartiere Paolo VI – 74100 TARANTO
  Tel. 0994724766 – 0994724767 – 0994724768 – 0994724769; fax 0994730067

- TERAMO
  Loc. Villa Tordinia – 64040 TERAMO
  Tel. 0861328621– 0861328622; fax 0861328615

- TERNI
  Viale Bramante, 7 – 05100 TERNI
  Tel. 0744300114; fax 0744300997

- TORINO
  Corso Belgio, 158 – 10153 TORINO
  Tel. 0118980933 – 0118980934 – 0118980935; fax 0118990813

- TREVISO
  Via Roma, 4 – 31100 TREVISO
  Tel. 0422608276 – 0422608337; fax 0422608154

- TRIESTE
  Corso Cavour, 3/5 – 34121 TRIESTE
  Tel. 0406791111; fax 040368399

- TRIESTE
  Via S. Marco, 44/1 – 34100 TRIESTE
  Tel. 040637794

- UDINE
  Via Popone, 67 – 33100 UDINE
  Tel. 0432530578 – 0432530036 – 0432530219; fax 0432530664

- UDINE :
  Via Beano – 33033 CODROIPO (UD)
  Tel. 0432905606

- VARESE
  Via Ca' Bassa, 8 – 21100 VARESE
  Tel. 0332331728 – 0332345111; fax 0332335749

- VENEZIA
  Strada della Motorizzazione, 13 – 30174 MESTRE (VE)
  Tel. 0412388258 – 0412388259; fax 0415020459

- VERBANO-CUSIO-OSSOLA
  P.zza Matteotti, 9 – 28845 DOMODOSSOLA (VB)
  Tel. 032444214 – 032444215; fax 032444211

- VERCELLI
  Via Ara – Zona Industriale – 13100 VERCELLI
  Tel. 0161271939 – 0161271940 – 0161271941 – 0161271946; fax 0161294996

- VERONA
  Via Apollo, 2 – 37100 VERONA
  Tel. 0458283511; fax 0458283576

- VIBO VALENTIA
  Contrada Portosalvo – 89900 VIBO MARINA
  Tel. 0963567370; fax 0963572497

- VICENZA
  Via Fratelli Bandiera, 27 – 36100 VICENZA
  Tel. 0444928700 – 0444928777 – 0444928830; fax 0444928710

- VICENZA :
  Via del Mercato, 19 - 36061 BASSANO DEL GRAPPA (VI)
  Tel. 0424228345

- VITERBO
  S.S. Cassia Nord, 24 - 01100 VITERBO
  Tel. 0761353433 - 0761353410; fax 0761353511

Per qualsiasi chiarimento o per proporre quesiti non affrontati in questa guida, potete scrivere ai seguenti indirizzi:
fabiolora1@virgilio.it
pierluigi5000@virgilio.it
sono inoltre gradite segnalazioni su errori o aggiornamenti, onde consentirci di rendere la presente uno strumento sempre più utile a tutti i motociclisti.
Non garantiamo una risposta in tempi brevi, ma una risposta comunque la garantiamo.

Si ringraziano per i contributi:

www.motorold.it

www.motorizzazionelombardia.it

www.sicurauto.it

www.infrastrutturetrasporti.it

ed inoltre la rivista “Superwheels”